<36603888530016



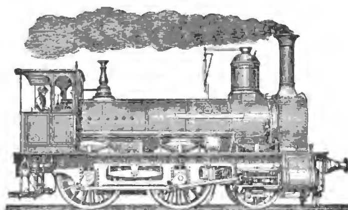
Deutsche Eisenbahn-Statistik

für das

Betriebs-Jahr 1868.



Herausgegeben
von der geschäftsführenden Direktion
des
Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



XIX. Jahrgang.

Berlin, 1870.
Gedruckt in der Nauck'schen Buchdruckerei.

Inhalt.

Statistische Berichte und Erläuterungen zu den Tabellen.

Einleitung.

I. Die Maaße, Gewichte und Münzwährungen, welche den vorliegenden statistischen Notizen zum Grunde liegen, sind folgende:

a) 1 Fuß = 139,12 Pariser Linien = 0,96618 Pariser Fuß = 0,313853 Meter = 31,385354 Centimeter,

b) 1 Ruthe = 12 Preuß. Fuß = 3,7662425 Meter (1 Meter = 3,1862 Preuß. Fuß),

c) 1 Meile = 2000 Preuß. Ruthen = 7532,48 Meter = 7,532 Kilometer,

(1 Kilometer = 1000 Meter, 1 Meter = 100 Centimeter = 1000 Millimeter,
1 Oesterr. Meile à 4000 Wr. Klafter = 7586,66 Meter = 1,00719 Preuß. Meilen à 7532,48 Meter,
1 Sächsische Meile = 7500 Meter, 1 geogr. Meile = 7420,44 Meter,)

d) 1 Kubikfuß = 0,030916 Kubikmeter,

e) 1 Klafter = 108 Kubikfuß = 3,338928 Kubikmeter,

f) 1 Zoll-Centner = 100 Pfund = 50 Kilogramm,
(1 Wiener Centner = 1,1200 Zoll-Centner = 56 Kilogramm),

g) 1 Thaler = 30 Sgr. = 360 Pfge. = 1 Fl. 50 Kr. Oesterr. Währ. = 1 Fl. 45 Kr. Rhein.

II. Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist bei den meisten Eisenbahnen mit dem Kalenderjahre identisch. Da, wo dies nicht der Fall, ist in den statistischen Berichten der resp. Bahnen die betreffende Rechnungs-Periode angegeben.

III. Die Nachrichten über die allgemeine Beschreibung der Bahnen, d. h. ihrer baulichen Einrichtungen und Konstruktions-Verhältnisse (Abschnitt B. Abth. I), und die Notizen über das Beamten-Personal (Abschnitt F) werden der geringen Veränderungen wegen nicht jährlich wiederholt, sondern nur von Zeit zu Zeit mitgetheilt.

Der vorliegende Jahrgang enthält die allgemeine Beschreibung der Bahnen, die Nachrichten über das Beamten-Personal, zuletzt 1864 mitgetheilt, werden in den Jahrgang 1869 wieder aufgenommen werden.

IV. Solche Nachrichten, welche sich in tabellarischer Form nicht darstellen lassen, deren Kenntniß aber bei der Beurtheilung einer Bahn von wesentlichem Interesse ist, sind in besonderen statistischen Berichten mitgetheilt, welche den Tabellen angehängt sind.

V. In den Tabellen sind die Deutschen Eisenbahnen von 1—54 (und zwar von 7—14 die Preuß. Staatsbahnen, von 18 — 21 die unter Staatsverwaltung stehenden Preuß. Privat-Eisenbahnen), die Oesterreichischen von 55—73 und die Fremdländischen von 74—77 aufgeführt. Von den Letzteren stehen unter der Verwaltung der „Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen" die Niederländischen Staats- und einige Privatbahnen, wie aus dem statistischen Berichte S. 238 näher ersichtlich ist.

VI. Außer den in den Tabellen aufgeführten Bahnen gehörten dem Vereine im Jahre 1868 noch an:

a) Die Aachen-Mastrichter Eisenbahn. Dieselbe umfaßt die von der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft gebaute Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt . . . . . . 8,68 Meilen
nebst der, der Gesellschaft Mackenzie & Comp. gehörigen, gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachteten Strecke Hasselt-Landen . . . . 3,72 „
zusammen 12,40 Meilen.

Der Betrieb der Bahn von Aachen nach Hasselt ist vom 1. August 1867 ab auf den in Brüssel domicilirenden Grand Central Belge übergegangen, welcher gleichzeitig auch den Betrieb der Strecke Hasselt-Landen übernommen hat. Der der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft ausschließlich zustehende Kohlentransport aus dem Wurmreviere wurde vom 1. August 1867 ab der Bergisch-Märkischen E. gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme übertragen. In Folge dieser Veränderungen in der Betriebsleitung ist die Direktion der Aachen-Mastrichter E. nicht in der Lage, ausführliche statistische Notizen für das Jahr 1868 liefern zu können.

Ueber das Anlage-Kapital und die Betriebsmittel sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik (Kol. 76—120) die näheren Mittheilungen enthalten, gegen welche Veränderungen im Jahre 1868 nicht vorgekommen sind.

Im Jahre 1868 haben die Einnahmen auf der Strecke Aachen-Hasselt betragen: aus dem Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehverkehre 340 020 Frcs., aus dem Güterverkehre

474 798 Frcs. und an Extraordinarien 15 838 Frcs., zusammen 830 656 Frcs. = 221 508 Thlr. Da die der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft von der Brutto-Einnahme zukommenden 45 Proc. den Betrag von 650 000 Frcs., welchen der Grand Central Belge ihr vertragsmäßig zu zahlen hatte, nicht erreichten, so hat Letzterer einen Zuschuß von 284 104,81 Frcs. leisten müssen, welcher vertragsmäßig erst dann aus den Einnahmen vorweggenommen resp. erstattet wird, wenn die jährliche Brutto-Einnahme der Strecke Aachen-Hasselt die Summe von 1 462 000 Frcs. übersteigt.

Der Reingewinn der Grube Kirchrath betrug 14 707 Thlr. und die 50 Proc. der Brutto-Einnahme für Kohlentransporte aus dem Wurmreviere beliefen sich auf 14 461 Thlr. Nach Abzug der zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen verwendeten Beträge ergab das Gewinn- und Verlust-Conto pro 1868 einen Ueberschuß von 31 290 Thlrn. Davon sind statutenmäßig 27 500 Thlr. oder 1 Proc. des Actien-Kapitals an die Actionaire vertheilt und der Rest, abzüglich der Tantième für die Verwaltung, als Reserve asservirt worden.

b) Die Großenhainer Zweigbahn. Dieselbe ist Eigenthum der „Zweig-Eisenbahn-Gesellschaft zu Großenhain", sie führt von Pristewitz (Station der Leipzig-Dresdener Eisenbahn) nach Großenhain, ist 0,64 Meilen lang und am 14. Oktober 1862 dem Betriebe übergeben. Die Gesellschaft besitzt nur 2 Tender-Lokomotiven, die Personen- und Güterwagen erhält dieselbe von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen die übliche Wagenmiethe gestellt. Diese Bahn ging am 1. Juli 1869 in das Eigenthum der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie über.

c) Die Klosterkrug-Schleswiger Eisenbahn. Dieselbe ist Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft, 0,64 Meilen lang und am 1. Juni 1858 dem Betriebe übergeben. Die Gesellschaft besitzt 1 Lokomotive, 2 Personenwagen, 1 Gepäck- und 6 Güterwagen. Am 13. Februar 1869 ist diese Bahn in das Eigenthum der Schleswigschen Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen.

Da die vorstehend ad b und c aufgeführten Bahnen lediglich lokalen Zwecken dienen, nur eine sehr geringe Ausdehnung (weniger als 1 Meile) haben, ihre Verhältnisse von denen der übrigen Vereinsbahnen wesentlich verschieden, zur Vergleichung mit diesen also nicht geeignet sind, so haben jene beiden Bahnen in die Tabellen nicht aufgenommen werden können.

d) Die Kronprinz Rudolf-Bahn. Von derselben waren im Jahre 1868 im Betriebe die Strecken: St. Valentin (Anschluß an die Kaiserin Elisabeth-Bahn)-Steyer 2,66 Meilen seit 15. August, St. Michael-Villach 23,09 Meilen seit 19. Oktober und die Zweigbahn St. Michael-Leoben 1,56 Meilen seit 1. Dezember. Im Bau befanden sich die Strecken Steyer-Weyer 5,97 Meilen, Rottenmann-St. Michael 8,09 Meilen, die Zweigbahnen Launsdorf-Mösel 3,21 Meilen und St. Veit-Klagenfurt 2,43 Meilen. Außerdem ist noch die Strecke Weyer-Rottenmann (11,70 Meilen) zu bauen.

e) Die erste Siebenbürger Eisenbahn, umfassend die am 22. Dezember 1868 dem Betriebe übergebene Linie Arad-Karlsburg von 27,79 Oesterr. = 27,99 Prß. Meilen.

Da von der Bahn ad d im Jahre 1868 nur Theilstrecken kurze Zeit im Betriebe standen, so hat die Verwaltung der Kronprinz Rudolf-Bahn auf die Veröffentlichung statistischer Nachrichten für das Jahr 1868 verzichtet. Die Bahn ad e konnte in die Tabellen nicht aufgenommen werden, weil sie im Jahre 1868 nur 10 Tage im Betriebe war. Befördert wurden während dieser Zeit 3300 Personen, 174 Ctr. Gepäck, 6 Hunde, 42 729 Ctr. Eil- und Frachtgüter, 5126 Ctr. frachtfreie Betriebsdienst- und Baugüter, 48 Fahrzeuge, 2 Pferde und 99 Stück Rindvieh und andere Thiere. Die Einnahmen haben 8264 Thlr. und die Ausgaben 6116 Thlr. betragen.

VII. Wo in den Tabellen Rubriken unausgefüllt geblieben, sind Seitens der betreffenden Verwaltungen keine Angaben gemacht worden resp. nicht zu machen gewesen. Wo in den Tabellen durch die Bemerkung „in Kol. . . ." auf eine andere Stelle verwiesen wird, bedeutet dies, daß die hier fehlende Angabe in der allegirten Kolonne mitenthalten ist und eine Trennung (z. B. Reparaturkosten der Personenwagen von denen der Lastwagen) nach den einzelnen Rubriken nicht hat stattfinden können.

VIII. Das Zeichen * neben den Zahlen in den Tabellen bedeutet, daß die bezüglichen Angaben in den statistischen Berichten (siehe ad IV) erläutert worden sind.

Abschnitt A.

Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	1. Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		2. Mitglieder der Verwaltung. a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
	I. Staatsbahnen.						
1	Badische	Direktion der Großherz. Badischen Verk.-Anstalten	Carlsruhe	—	12*	—	—
2	Bayerische	Gen.-Direktion der Königl. Bayerischen Verk.-Anst.	München	—*	—	—	—
3	Braunschweigische	Herzogl. General-Direktion der Eisenbahnen	Braunschweig	2	4	1300—3000	—
4	Friedrich-Franz-E.	Direktion der Großherzogl. Friedrich Franz-Eisenb.	Malchin	—	2	1500—2500	—
5	Main-Neckar-E.	Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn	Darmstadt	—	3	1486—1657	—
6	Oldenburgische	Großherzogl. Oldenburgische Eisenbahn-Direktion	Oldenburg	—	2	1400—2000	
7	Bebra-Hanauer	Königl. Eisenbahn-Direktion	Kassel	—	4	1200—1500	—
8	Hannoversche	Königl. Eisenbahn-Direktion	Hannover	—	10	720—2000	—
9	Main-Weser-B.	Königl. Direktion der Main-Weser-Bahn	Kassel	—	4	1200—1800	—
10	Nassauische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Wiesbaden	—	3	1200—1800	—
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen E.	Berlin	—	6	1200—2000	—
12	Preuß. Ostbahn	Königl. Direktion der Ostbahn	Bromberg	—	6	1200—2000	—
13	Saarbrücker	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4*	720—2000	—
14	Westfälische	Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn	Münster	—	4	720—2000	—
15	Sächsische östliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	5	1200—2950	—
16	Sächsische westliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Leipzig	1*	6	1700—2650	—
17	Württembergische	Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion	Stuttgart	2*	8	686—2286	—
	II. Privatbahnen **a) unter Staatsverwaltung.**						
18	a. Bergisch-Märkische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Elberfeld	—	13	720—2000	—
	b. Hessische Nordbahn	Königl. Eisenbahn-Direktion	Kassel	—	—	—	—
19	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer c. Stargard-Posener	Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn	Breslau	—	6*	1500—2000	—
20	Rhein-Nahe-E.	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4	720—2000	—
21	Wilhelms-Bahn	Königl. Direktion der Wilhelmsbahn	Ratibor	—	3	1000—1800	—
22	a. Gößnitz-Geraer b. Greiz-Brunner	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Leipzig	—	—*	—*	—
23	a. Löbau-Zittauer b. Zittau-Reichenberger	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	—*	—*	—
	b) in Privatverwaltung.						
24	Alberts-Bahn	Direktorium d. Albertsbahn bez. K. Staats.-E.-Dir.	Dresden	—	4*	—*	—
25	Altona-Kieler	Direktion der Altona-Kieler E.-G.	Altona	—	5	525—2800	—
26	Bayerische Ostbahnen	Verwaltungsrath der K. priv. Bayerischen Ostbahnen	München	18	1	3429	—
27	Berlin-Anhaltische	Direktion der Berlin-Anhaltischen E.-G.	Berlin	6	2	300—1500	2165—4330
28	Berlin-Görlitzer	Direktion der Berlin-Görlitzer E.-G.	Görlitz	—	3*	1800—4000	—
29	a. Berlin-Hamburger	Direktion der Berlin-Hamburger E.-G.	Berlin	—	3	2500—6000	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	Direktion der Hamburg-Bergedorfer E.-G.	Hamburg	5	—	—	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdebrg. E.-G.	Potsdam	2	4	800—4200	—
31	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc. b. Hinterpommer. c. Vorpommersche	Direktorium der Berlin-Stettiner E.-G.	Stettin	—	7	500—5000	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freib. E.-G.	Breslau	8*	—	—	—
33	Frankfurt-Hanauer	Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer E.-G.	Frankfurt a. M.	5	—	—	—
34	Glückstadt-Elmshorner	Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G.	Glückstadt	2	1	900	787
35	Hessische Ludwigs-E.	Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-E.-G.	Mainz	7	—	—	—
36	Homburger	Verwaltungsrath der Homburger E.-G.	Homburg	7	—	—	2638
37	Kirchheimer	Verwaltungsrath der Kirchheimer E.-G.	Kirchheim u. T.	9*	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	Direktion der Köln-Mindener E.-G.	Köln	7	—	—	—
39	Leipzig-Dresdener	Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenb.-Komp.	Leipzig	5	5	1200—2000	—
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Direktorium der Ludwigs-E.-G.	Nürnberg	7	—	—	—

	1		2			
A. Deutsche Eisenbahnen.	**Firma und Sitz** der dirigirenden Verwaltung.		**Mitglieder der Verwaltung.**			
			a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt.	d. Tantième.
II. Privatbahnen.					Thlr.	Thlr.
41 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	Direktion der Lübeck-Büchener E.-G.	Lübeck	3	2	2200—2400	—
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Direktorium der Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipz. E.-G.	Magdeburg	—	6	1000—4000	—
43 a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche.	Direktorium der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	Magdeburg	—	9	zus. 13 900	—
44 Mecklenburgische	Direktion der Mecklenburgischen E.-G.	Schwerin	—	5	300—3000*	—
45 Neisse-Brieger	Direktorium der Neisse-Brieger E.-G.	Breslau	6*	—	—	—
46 Niederschlesische Zweigbahn	Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Ges.	Glogau	2	3	100—250	—
47 Ostpreußische Südbahn	Verwaltungsrath der Ostpreußischen Südbahn-Ges.	Königsberg i. Pr.	15	—	—	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer d. Pfälzische Nordbahnen	Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen	Ludwigshafen a. Rh.	24	2	2857—4572	—
49 Rechte Oder-Ufer-E.	Direktion der Rechten Oder-Ufer-E.-G.	Breslau	7*	—	—	—
50 Rheinische	Direktion der Rheinischen E.-G.	Köln	6*	—	—	—
51 Schleswigsche	Direktion der Schleswigschen E.-G.	Flensburg	8	1	2400	—
52 Taunus-E.	Verwaltungsrath der Taunus-E.-G.	Frankfurt a. M.	6	—	—*	—
53 a. Thüringische b. Werra-E.	Direktion der Thüringischen E.-G.	Erfurt	3	4	400—1800	—
4 Tilsit-Insterburger	Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger E.-G.	Tilsit	15*	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.						
55 Ungarische Nordbahn	Direktion der K. priv. Ungarischen Nordbahn-Ges.	Pest	—	4	—	—
56 Aussig-Teplitzer	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Aussig-Teplitzer E.-G.	Teplitz	12	—	—	—
57 Böhmische Nordbahn	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Böhmischen Nordb.-G.	Prag	12	—	—	—
58 Böhmische Westbahn	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Böhmischen Westbahn	Wien	12	—	—	10 000
59 Brünn-Rossitzer	Direktion der K. K. priv. Brünn-Rossitzer Eisenb.	Brünn	6	—	—	—
60 Buschtěhrader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Weihybka, c. Pferde-Bahn)	Direktion der a. p. Buschtěhrader Eisenbahn	Prag	8	—	—	je 2391
61 Fünfkirchen-Barcs'er	Verwaltungsrath d. K. priv. Fünfkirchen-Barcs'er E.	Pest	10	—	—	—
62 Galizische Carl-Ludwig-B.	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-B.	Wien	20	—	—	30 134
63 Graz-Köflacher	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Graz-Köfl. E. u. Bergb.-G.	Wien	7	—	—	7000
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	Direktion der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien	12	—	—	33 600
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Kaiser Franz-Josef-B.	Wien	15	—	—	—
66 Kaiserin Elisabeth (a. Locom.-Bahn, b. Pferde-Bahn)	Verwaltungsr. der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-B.	Wien	15	—	—	je 1866
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	Verwaltungsr. d. K. K. pr. Lemb.-Czern.-Jassy-E.-G.	Wien	—	16	1667—2333	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	Administr. d. 1. K. K. priv. Donau-Dampfschifff.-G.	Wien	6	—	—	—
9 a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Oesterr. Staats-E.-G.	Wien	20	—	—	—
Südbahn, Oesterreichische Tiroler	Verwaltungsrath der K. K. priv. Südbahn-Ges.	Wien	21	—	—	—
Süd-Norddeutsche	Verwaltungsr. der K. K. priv. Süd-Nordd. Verb.-B.	Wien	11	—	—	—
2 Theiß-Bahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Theiß-E.-G.	Wien	15	—	—	26 666
3 Turnau-Kralup-Prager	Verwaltgsr. d. K. K. priv. Turnau-Kral.-Prag. E.-G.	Prag	12	—	—	—
. Fremdländische Bahnen.						
4 Niederländische Staats-E.	Direktion d. Gesellsch. für d. Betrieb d. Niederl. Staats-Eisenb.	Haag	—	4	4570	—
5 Lüttich-Mastrichter	Verwaltungsrath der Lüttich-Mastrichter E.-G.	Brüssel	9	—	—	—
6 Niederländische Rhein-E.	Direktion der Niederländischen Rhein-E.-G.	Utrecht	—	4	1428—4571	—
7 a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	Direktion d. Warschau-Wiener u. Warsch.-Bromb. E.	Warschau	—	3	2000—4000	1000—2000

	A. Deutsche Eisenbahnen.	3 Kontrolirende Behörde.	4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	 b. stellvertretende.	5 Oberster ausführende Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	 Gehalt. Thlr.
	I. Staatsbahnen.					
1	Badische	Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
2	Bayerische	Königl. Ministerium des Handels und der öffentl. Arbeiten	—	—	—	—
3	Braunschweigische	Herzogl. Braunschweig-Lüneburgisches Staats-Ministerium	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	Großherzogl. Mecklenburgisches Finanz-Ministerium	—	—	—	—
5	Main-Neckar-E.	Königl. Preuß. Handels-Ministerium, Großherzogl. Hessisches Ministerium der Finanzen u. Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
6	Oldenburgische	Großherzogl. Oldenburgisches Staats-Ministerium	—	—	—	—
7	Bebra-Hanauer					
8	Hannoversche					
9	Main-Weser-B.					
10	Nassauische					
11	Niederschl.-Märk. u. Schl.-G.	Königl. Preußisches Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	—	—	—	—
12	Preuß. Ostbahn					
13	Saarbrücker					
14	Westfälische					
15	Sächsische östliche	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel				
16	Sächsische westliche		—	—	—	—
17	Württembergische	Königl. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten	—	—	—	—
	II. Privatbahnen a) unter **Staatsverwaltung.**					
18	a. Bergisch-Märkische	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten: Gesellschafts-Deputation der Berg.-Märkischen E.-G.				
	b. Hessische Nordbahn		15	15	—	—
19	a. Oberschlesische	Verwaltungsrath der Oberschlesischen E.-G.				
	b. Breslau-Posen-Glogauer		15	6	—	—
	c. Stargard-Posener	Verwaltgsr. d. Starg.-Pos. E.	5	3	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	Verwaltungs-Ausschuß	7	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	Verwaltungsrath	6	3	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abth. für öffentliche Arbeiten u. Verkehrsmittel: Gesellschafts-Ausschuß	12	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
	b) in **Privatverwaltung.**					
24	Alberts-Bahn	Gesellschafts-Ausschuß	12	—	—	—
25	Altona-Kieler	Ausschuß	25	—	—*	—
26	Bayerische Ostbahnen	Ausschuß der General-Versammlung	18	—	Direktor	3429
27	Berlin-Anhaltische	Verwaltungsrath	13	—	Betriebs-Direktor	3140
28	Berlin-Görlitzer	Verwaltungsrath	15	—	—	—
29	a. Berlin-Hamburger	Ausschuß	30	—	—*	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	Ausschuß	20	—	Sub-Direktor	1620
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Gesellschafts-Ausschuß	28	6	Betriebs-Direktor (zugleich Mitglied der Direktion).	3000
31	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn ꝛc., b. Hinterpommer., c. Vorpommersche	Verwaltungsrath	15	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Direkt.	3500
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Ausschuß	9	7	Spezial-Direktor Betriebs-Direktor	3000 3000*
33	Frankfurt-Hanauer	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Direktor	1704
34	Glückstadt-Elmshorner	Ausschuß	11	—	Ausführender Direktor	in Kol. 2c.
35	Hessische Ludwigs-E.	Revisions-Ausschuß	5	—	4 Oberbeamte*	—
36	Homburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1529
37	Kirchheimer	Ein von der Gen.-Vers. zu ernennender Rechnungs-Revident	1	—	Betriebs-Vorstand	286
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	Administrationsrath	18	—	Spezial-Direktor	1800
39	Leipzig-Dresdener	Gesellschafts-Ausschuß	30	—	Bevollmächt. u. Betr.-Direkt.	1825*
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Gesellschafts-Ausschuß	7	—	Direktorial-Sekretär	572

		3	4		5	
	A. Deutsche Eisenbahnen.	**Kontrolirende Behörde.**	Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	b. stellvertretende.	Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	Gehalt. Thlr.
	II. Privatbahnen.					
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	Ausschuß	15	—	. . — . .	—
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Gesellschafts-Ausschuß	24	12	Betriebs-Direktor	2000
43	a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche	Ausschuß	24	6	Betriebs-Direktor	2000
44	Mecklenburgische	Ausschuß	12	—	. . —* . .	—
45	[illegible]sse-Brieger	Ausschuß	5	5	Spezial-Direktor	1500
46	Niederschlesische Zweigbahn	Verwaltungsrath	9	3	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	1600
47	Ostpreußische Südbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2500
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer d. Pfälzische Nordbahnen	Verwaltungs-Ausschuß der General-Versammlung	6	—	Direktor	4572
49	Rechte Oder-Ufer-E.	Aufsichtsrath	11	3	Spezial- u. Betr.-Direktor	2500
50	Rheinische	Administrationsrath	24	9	Spezial-Direktor (zugleich Mitglied der Direktion)	3000
51	Schleswigsche	. . . . .	—	—	Betriebs-Direktor	7776
52	Taunus-E.	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Betriebs-Direktor	3085
53	a. Thüringische	Verwaltungsrath	12*	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	2500
	b. Werra-E.	Verwaltungsrath	12	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Insp.	1500
54	Tilsit-Insterburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1200
	B. Oesterreichische Bahnen.					
55	Ungarische Nordbahn	. . . . .	—	—	. . — . .	—
56	Aussig-Teplitzer	Revisions-Ausschuß	3	2	Administrativer Direktor	3333
57	Böhmische Nordbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	2	Betriebs-Direktor	2666
58	Böhmische Westbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Inspektor General-Sekretär	3000 3000
59	Brünn-Rossitzer	Ausschuß	6	—	Betriebsleiter, Inspektor	2667
60	Buschtěhrader: a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wejhybka, c. Pferde-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Direktor	2667
61	Fünfkirchen-Barcs'er	Rechnungs-Revisions-Ausschuß	3	3	. . — . .	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	10 500
63	Graz-Köflacher	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	2	1	General-Sekretär Betriebs-Direktor	2000 2000
64	Kaiser Ferdinands Nordb.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Inspektor General-Sekretär	7666 7666
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	—
66	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Bau- u. Betriebs-Direktor	9100
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10 000
68	Mohacs-Fünfkirchener	. . . . .	—	—	Betriebs-Direktor	—
69	a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10 666
70	a. Südbahn, Oesterreichische b. Tiroler	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	19 200
71	Süd-Norddeutsche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	1	Direktor	4000
72	Theiß-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Direktor	7000
73	Turnau-Kralup-Prager	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	2	Betriebs-Direktor	2000
	C. Fremdländische Bahnen.					
74	Niederländische Staats-E.	Verwaltungsrath	15	—	Sekretär der Gesellschaft	3428
75	Lüttich-Mastrichter	Kommissarien der Gesellschaft	5	—	Direktor	2200
76	Niederländische Rhein-E.	Kommissarien der Gesellschaft	21	—	Ingenieur der Gesellschaft	3429
77	a. Warschau-Wiener	Verwaltungsrath	9	—	Ober-Ingenieur	1500
	b. Warschau-Bromberger	Verwaltungsrath	10	—		

		6	7
	A. Deutsche Eisenbahnen.	**Die Bahn führt**	
	I. Staatsbahnen.	von	über
1	Badische	Mannheim u. Würzburg	Heidelberg, Carlsruhe und Basel (u. s. w. wie Seite 149)
2	Bayerische	Lindau Ulm	Augsburg, Nürnberg, Bamberg und Neuenmarkt (u. s. w. wie Seite 151) Augsburg und München (u. s. w. wie Seite 151)
3	Braunschweigische	Oschersleben	Jerxheim, Wolfenbüttel (u. s. w. wie Seite 154) und Braunschweig
4	Friedrich-Franz-E.	Güstrow	Teterow, Malchin, Stavenhagen und Neubrandenburg
5	Main-Neckar-E.	Frankfurt a. M.	Darmstadt, Bensheim, Heppenheim, Weinheim, Ladenburg und Friedrichsfeld
6	Oldenburgische	Bremen	Oldenburg
7	Bebra-Hanauer	Bebra	Hersfeld, Fulda und Gelnhausen
8	Hannoversche	Hannover	Lehrte (u. s. w. wie Seite 158) nach der Braunschweigschen Gr., Harburg, Bremen
9	Main-Weser-B.	Kassel	Guntershausen, Treysa, Marburg, Gießen und Friedberg
10	Nassauische	Wiesbaden	Biebrich, Rüdesheim, Oberlahnstein, Ems, Diez, Limburg und Weilburg
11	a. Niederschlesisch-Märkische	Berlin	Frankfurt a. O., Guben, Sorau, Hansdorf, Kohlfurt (Zweigb. n. Görlitz) Liegnitz u. Neumarkt
	b. Schlesische Gebirgsbahn	Kohlfurt und Görlitz	Lauban, Reibnitz, Hirschberg, Ruhbank und Waldenburg
12	Preuß. Ostbahn	Berlin	Cüstrin (Zwgb. nach Frankfurt a. O.), Landsberg, Kreuz, Bromberg (Zwgb. über Thorn nach der Gr. bei Otloczyn), Dirschau (Zwgb. über Danzig nach Neufahrwasser), Königsberg u. Insterburg
13	Saarbrücker	b. Bayer. Gr. bei Bexbach St. Johann-Saarbrücken	Neunkirchen, Friedrichsthal und St. Johann-Saarbrücken Saarlouis, Merzig, Saarburg u. Conz (Zweigb. nach der Grenze bei Wasserbillig)
14	Westfälische	Gr. bei Warburg resp. bei Holzminden	Altenbeken, Paderborn, Soest, Hamm, Münster, Rheine, Salzbergen, Lingen, Papenburg u. Leer
15	Sächsische östliche	Dresden	Pirna nach Bodenbach, von Dresden über Bautzen nach Görlitz, von Tharandt nach Freiberg und von Zittau
16	Sächsische westliche	Leipzig	Gößnitz, Werdau, Reichenbach (u. s. w. wie Seite 172)
17	Württembergische	Bruchsal (in Baden)	Bietigheim, Stuttgart, Canstatt, Plochingen, Ulm (u. s. w. wie Seite 173)
	II. Privatbahnen		
	a) unter Staatsverwaltung.		
18	a. Bergisch-Märkische	Aachen	Gladbach, Düsseldorf, Elberfeld (u. s. w. wie Seite 175)
	b. Hessische Nordbahn	der Grenze bei Haueda	Hümme (Zweigb. nach Carlshafen), Kassel, Guntershausen und Bebra
19	a. Oberschlesische	Breslau	Brieg, Oppeln, Cosel, Gleiwitz, Kattowitz und Myslowitz
	b. Breslau-Posen-Glogauer	Breslau	Rawicz und Lissa (Zweigb. über Fraustadt nach Glogau)
	c. Stargard-Posener	Posen	Samter, Wronke, Kreuz, Woldenberg und Arnswalde
20	Rhein-Nahe-E.	Bingerbrück	Creuznach, Staudernheim, Kirn, Oberstein, Birkenfeld und St. Wendel
21	Wilhelms-Bahn	Cosel	Rendza (Zweigb. nach Nicolai), Ratibor (Zweigb. nach Leobschütz) und Annaberg
22	a. Gößnitz-Geraer	Gößnitz	Schmölln und Ronneburg
	b. Greiz-Brunner	Brunn	
23	a. Löbau-Zittauer	Löbau	Herrnhut und Oberoderwitz
	b. Zittau-Reichenberger	Zittau	Grottau und Kratzau
	b) in Privatverwaltung.		
24	Alberts-Bahn	Dresden	Potschappel
25	Altona-Kieler	Altona	Neumünster nach Neustadt, Rendsburg (u. s. w. wie Seite 187)
26	Bayerische Ostbahnen	München	Landshut, Geiselhöring, Regensburg (u. s. w. wie Seite 188)
27	Berlin-Anhaltische	Berlin	Luckenwalde, Jüterbogk (Zweigb. nach Roederau), Wittenberg (Zweigb. nach Dessau u. Cöthen), Bitterfeld (Zweigb. nach Leipzig und Dessau)
28	Berlin-Görlitzer	Berlin	Königs-Wusterhausen, Lübben, Lübbenau, Vetschau, Cottbus und Spremberg
29	a. Berlin-Hamburger	Berlin	Wittenberge, Hagenow, Büchen (Zweigb. nach Lauenburg)
	b. Hamburg-Bergedorfer	Hamburg	
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Berlin	Potsdam, Brandenburg, Genthin und Burg
31	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn ꝛc.	Berlin	Neustadt-Eberswalde (Zweigb. nach Wriezen), Angermünde (u. s. w. wie Seite 194)
	b. Hinterpommer.	Stargard	Freienwalde, Wangerin, Labes, Schivelbein, Belgard (Zweigb. nach Colberg)
	c. Vorpommersche	Angermünde	Pasewalk (Zwgb. nach Stettin), Anklam, Züssow (Zwgb. nach Wolgast), Greifswald
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Breslau Liegnitz	Canth, Königszelt und Freiburg Jauer, Striegau, Schweidnitz und Reichenbach
33	Frankfurt-Hanauer	Frankfurt a. M.	Mainkur, Wilhelmsbad, Hanau und Groß-Auheim
34	Glückstadt-Elmshorner	Elmshorn	Glückstadt
35	Hessische Ludwigs-E.	Bingen	Mainz nach der Grenze bei Worms und nach Frankfurt a. M., von Worms nach Alzey, von Mainz über Darmstadt (u. s. w. wie Seite 200)
36	Homburger	Homburg v. d. Höhe	
37	Kirchheimer	Kirchheim u. T.	Oethlingen
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	Deutz (Köln) Deutz (Köln)	Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen (Zwgb. n. Ruhrort u. nach Emmerich), Dortmund, Hamm u. Bielefeld Siegburg, Betzdorf (Zweigb. nach Siegen), Dillenburg und Wetzlar
39	Leipzig-Dresdener	Leipzig	Borsdorf {Wurzen, Riesa, Röderau und Coswig / Grimma, Leisnig, Döbeln und Meißen}
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Nürnberg	Muggenhof

8	9		10		11				12	13		
	Länge der Bahn		a. Davon sind verpachtet	b. Außerdem sind gepachtet	Also Betriebslänge				In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 9) sind doppelgeleisig		
	Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter)	Kilometer.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	Mittlerer Jahresdurchschnitt Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	
nach												
Constanz	107,06	806,28	—	3,26*	110,32	830,92	104,46	786,81	111,9	39,31*	296,08	1
Hof Salzburg	190,44	1434,29	7,72	41,31	224,29	1689,35	—	—	224,29	18,85	142,0	2
d. Hannoverschen Grenze	36,36	273,86	—	1,72	38,08	286,82	36,50	274,92	37,1 resp. 1,9*	19,14*	144,16	3
d. Pr.-Mecklenb. Grenze	15,44	116,29	—	—	15,44	116,29	—	—	15,44	—	—	4
Heidelberg	11,63	87,20	—	—	11,63	87,60	—	—	11,82	10,25	77,29	5
Heppens	12,84	96,26	—	—	12,84	96,68	—	—	12,9	—	—	6
Hanau	19,20	144,31	—	—	19,20	144,61	13,79	103,87	19,5	—	—	7
Geestemünde und Kassel	107,252	807,82	1,744	2,317	108,496	816,66	105,78	796,73	110,0	55,042	414,576	8
Frankfurt a. M.	26,43	199,11	—	—	26,43	199,11	—	—	27,0*	26,43	199,11	9
Wetzlar	25,08	188,88	—	—	25,08	188,88	—	—	25,14	1,73*	12,97	10
Breslau	51,63	388,80	—	—	51,62	388,80	—	—	51,8	51,31	386,47	11a
Altwasser	20,62	155,31	—	—	20,62	155,31	—	—	20,7	—	—	- b
d. Russ. Gr. bei Eydtkuhnen	121,78	917,25	—	—	121,78	917,25	—	—	121,80	40,13*	302,96	12
d. Franz. Gr. bei Forbach Trier	18,814	140,20	—	0,94*	19,55	147,28	—	—	19,55	4,26*	32,09	13
Emden	52,47	395,20	0,21	—	51,86	390,61	—	—	51,88	15,54	117,05	14
Großschönau	24,09	181,45	—	3,42	27,51	207,21	—	—	28,18	23,77	179,04	15
Hof und Eger	66,28	499,22	—	4,03	70,34	529,80	—	—	71,1	40,89	307,88	16
Friedrichshafen	93,94	707,56	0,09	0,39	94,24	709,81	88,01	662,94	94,24	20,27*	152,67	17
Soest und Siegen	82,52	621,54	—	0,40*	82,92	624,55	79,71*	600,38	85,24*	33,57*	252,85	18a
Gerstungen	19,20	144,61	—	0,62	19,82	149,28	—	—	20,25	3,82*	28,77	- b
Oswiecim	35,35	266,26	2,17	0,71	33,89*	255,26	—	—	33,2 resp. 34,0*	26,06*	196,28	19a
Posen	27,84	209,69	—	—	27,84	209,69	—	—	27,9	—	—	- b
Stargard	22,63	170,45	—	—	22,62	170,45	—	—	22,7	—	—	- c
Neunkirchen	16,0	120,518	—	—	16,0	120,518	—	—	16,12	—	—	20
d. Pr. Grenze bei Oderberg	22,76	171,42	0,10	2,08	24,74	186,34	—	—	24,7	—	—	21
Gera	4,82	34,60	—	—	4,22	34,80	—	—	4,2	0,03	0,22	22a
Greiz	1,22	10,24	—	—	1,36	10,24	—	—	1,4	—	—	- b
Zittau	4,51	33,97	—	—	4,51	33,97	—	—	4,5	0,04	0,30	23a
Reichenberg in Böhmen	3,55	26,74	—	—	3,55	26,74	—	—	3,58	—	—	- b
Tharandt	5,09	38,34	—	—	5,09	38,34	—	—	5,26	—	—	24
Kiel	32,2	242,53	—	0,6	32,8	247,05	—	—	32,8	15,59*	116,90	25
Nürnberg u. Eger	82,5	621,39	1,1	—	81,4	613,10	—	—	81,5	1,19*	8,43	26
Halle	47,398	357,0	—	1,745	49,143	370,12	—	—	50,5	20,822*	156,83	27
Görlitz	27,60	207,88	—	—	27,60	207,88	—	—	27,60	—	—	28
Bergedorf (bis Hamburg gerechnet)	37,63	283,43	—	2,09	39,72	299,17	—	—	40,0	35,91	270,47	29a
Bergedorf	2,09	15,742	2,09	—	—	—	—	—	2,09	2,09	15,742	- b
Magdeburg	19,54	147,17	—	—	19,54	147,17	—	—	20,0	18,91	142,43	30
Stargard	29,50	222,12	—	—	29,69*	223,62	—	—	29,69	10,91*	82,17	31a
Cöslin	22,83	171,86	—	—	22,80*	171,73	—	—	22,80	—	—	- b
Stralsund	30,45	229,35	—	—	30,47*	229,50	—	—	30,47	—	—	- c
Waldenburg resp. Hermsdorf Frankenstein	22,895	172,445	—	—	22,895	172,445	—	—	22,8	—	—	32
der Bayer. Gr. bei Kahl (gerechnet bis Aschaffenburg)	3,29	24,808	—	2,17*	5,46	41,126	—	—	5,55	2,22	16,70	33
Itzehoe	4,50	33,89	—	—	4,50	33,89	—	—	4,50	—	—	34
Aschaffenburg	27,97	210,66	—	0,39	28,36	213,63	—	—	29,31	5,23*	39,40	35
Frankfurt a. M.	2,41	18,15	—	—	2,41	18,15	—	—	2,5	—	—	36
Unterboihingen	0,865	6,515	—	—	0,865	6,515	—	—	0,9	—	—	37
Minden Gießen	72,735	547,84	2,107	—	70,628	531,97	70,32	529,65	70,628	40,135*	302,319	38
Dresden	29,35	221,06	—	—	29,35	221,06	23,54	177,30	28,1	16,53*	124,50	39
Fürth	0,8	6,03	—	—	0,8	6,03	—	—	0,8	—	—	40

	A. Deutsche Eisenbahnen.	6	7
		Die Bahn führt	
	II. Privatbahnen.	von	über
41	a. Lübeck-Büchener	Lübeck	Ratzeburg und Mölln
	b. Lübeck-Hamburger	Lübeck	Oldesloe und Wandsbeck
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Magdeburg	Schönebeck (Zweigb. nach Staßfurt und Lödderburg), Cöthen und Halle
43	a. Magdeburg-Halberstädter	Magdeburg	Oschersleben, Halberstadt und Quedlinburg
		Halberstadt	Frose (Zwgb. nach Ballenstedt), Aschersleben, Güsten (Zwgb. n. Staßfurt) u. Bernburg
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	Magdeburg	Wolmirstedt, Tangerhütte (Zweigb. nach Bäthen), Stendal, Osterburg u. Seehausen
44	Mecklenburgische	Hagenow	Schwerin, Kleinen (Zweigb. nach Wismar), Bützow (Zweigb. nach Güstrow)
45	Neisse-Brieger	Brieg	Grottkau
46	Niederschlesische Zweigbahn	Glogau	Sprottau und Sagan
47	Ostpreußische Südbahn	Pillau	Königsberg, Pr.-Eylau, Bartenstein, Rastenburg und Lötzen
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	d. Bayer. Gr. bei Bexbach	Homburg (Zweigb. nach Zweibrücken und von Schwarzenacker nach St. Ingbert), Kaiser-tern, Neustadt, Schifferstadt (Zwgb. über Speyer u. Germersheim), Ludwigshafen u. Frank
	b. Pfälzische Maximiliansb.	Neustadt	Edenkoben, Landau und Winden (Zweigb. nach Maximiliansau)
	c. Neustadt-Dürkheimer	Neustadt	Mußbach, Deidesheim und Wachenheim
	d. Pfälzische Nordbahnen	Landstuhl	Glanmünchweiler, Theisbergstegen und Altenglan
49	Rechte Oder-Ufer-E.	Breslau	Oels, Namslau, Kreuzburg, Vossowska (Flügelb. nach Oppeln), Malapane u. Zawat
50	Rheinische	Köln	Düren und Aachen (u. s. w. wie Seite 213), nach Herbesthal und Eupen, von Köln n Nymwegen und Zevenaar
51	Schleswigsche	Rendsburg	Klosterkrug, Ohrstedt (Zweigb. nach Tönning), Nordschleswigsche Weiche (Flensburg), Tingleff (Zwgb. nach Tondern), Rothenkrug (Zwgb. nach Apenrade), Woyens (Zwgb. nach Hadersleben)
52	Taunus-E.	Frankfurt a. M.	Höchst (Zweigb. nach Soden), Hochheim und Castel (Mainz gegenüber)
53	a. Thüringische	Halle	Merseburg, Corbetha (Zweigb. nach Leipzig), Weißenfels (Zweigb. nach Gera), Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Dietendorf (Zweigb. nach Arnstadt), Gotha und Eisenach
	b. Werra-E.	Eisenach	Salzungen, Meiningen, Hildburghausen und Eisfeld
54	Tilsit-Insterburger	Tilsit	Szillen und Grünheide
	B. Oesterreichische Bahnen.		
55	Ungarische Nordbahn	Pest	Hatvan
56	Aussig-Teplitzer	Aussig	Türmitz, Karbitz, Mariaschein, Teplitz und Ullersdorf
57	Böhmische Nordbahn	Bakov	Weißwasser und Hirschberg
58	Böhmische Westbahn	Prag	Beraun, Rokitzan, Chrast (Zweigb. nach Radnitz), Pilsen, Nürschan und Taus
59	Brünn-Rossitzer	Brünn	Ober-Gerspitz, Strelitz und Tetschitz
60	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	Kladno	Brandeisl
	b. Prag-Wejhybka	Prag	Rössel
	c. Pferde-Bahn	Wejhybka	Rinholec
61	Fünfkirchen-Barcs'er	Ueszög	Fünfkirchen und Szigetvar
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	Krakau	Bierzanow (Zweigb. nach Wieliczka), Podleze (Zweigb. nach Niepolomice), Bochnia, Tarnow, Rzeszow und Przemysl
63	Graz-Köflacher	Graz	Voitsberg
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien	Floridsdorf, Gänserndorf, Lundenburg, Prerau, Schönbrunn (u. s. w. wie S. 226)
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	Budweis	Strakonitz
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	Wien	St. Pölten, Linz, Wels (Zweigb. nach der Bayerischen Grenze bei Passau), Lambach (Zweigb. nach Gmunden), Vöcklabruck und Frankenmarkt
	b. Pferde-Bahn	Linz (Urfahr)	St. Magdalena, Lest, Angern und Holkau
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	Lemberg	Chodorow, Bukaczowce, Halicz, Stanislau und Kolomea
68	Mohacs-Fünfkirchener	Mohacs	Villany und Ueszög
69	a. Oesterreichische nördliche	Brünn und Olmütz	Böhmisch-Trübau, Pardubitz, Prag, Aussig und Bodenbach
	b. Oesterreichische südöstliche	Marchegg	Preßburg, Pest, Czegled, Szegedin, Temesvar u. Jassenova (Zweigb. nach Oravitza)
	c. Wien-Neu-Szönyer	Wien	Bruck a. L. und Raab
70	a. Südbahn, Oesterreichische	Wien	Mödling, Wiener-Neustadt, Graz, Marburg, Steinbrück, Laibach (u. s. w. wie S. 233)
		Pragerhof	Gr. Kanizsa (Flügelbahn nach Oedenburg) und Stuhlweißenburg
	b. Tiroler	Kufstein	Hall, Innsbruck, Brenner, Sterzing, Brixen, Botzen, Trient und Roveredo
71	Süd-Norddeutsche	Pardubitz	Königgrätz, Josefstadt (Zwgb. über Schwadowitz nach Königshain), Falgendorf u. Turnau
72	Theiß-Bahn	Czegled	Szolnok (Flügelbahn nach Arad) Püspök-Ladany (Flügelbahn nach Großwardein), Debreczin, Nyiregyhaza, Tokai und Miskolcz
73	Turnau-Kralup-Prager	Turnau	Münchengrätz, Bakov und Jungbunzlau
	C. Fremdländische Bahnen.		
74	Niederländische Staats-E.	Harlingen	Leeuwa:hen (u. s. w. wie Seite 238), Meppel, Zwolle und Zutphen
75	Lüttich-Mastrichter	Lüttich	Visé und Eysden
76	Niederländische Rhein-E.	Amsterdam u. Rotterdam	Utrecht und Arnheim
77	a. Warschau-Wiener	Warschau	Skiernewice (Zweigb. nach Lowicz), Rokiciny, Koluszki, Petrikau, Radomsk, Czenstochau, Zombkowice (Zweigb. nach Sosnowice)
	b. Warschau-Bromberger	Lowicz	Kutno, Wloclawek, Alexandrowo (Zweigb. nach Ciechocinek)

8	9		10		11				12	13		
	Länge der Bahn		a. Davon sind verpachtet	b. Außerdem sind gepachtet	Also Betriebslänge				In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 9) sind doppelgeleisig		
	Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter)	Kilometer.			Meilen.	Kilometer.	Mittlerer Jahresdurchschnitt					
nach			Meilen.	Meilen.			Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	
Bu...n . . . . . . Hamburg	14,6	109,97	—	—	14,6	109,97	—	—	14,6	—	—	41
Leipzig	17,82	134,22	—	1,54	19,36	145,82	—	—	19,5	15,77*	118,78	42
Thale . . . . . . Cöthen	24,57	185,26	—	—	24,57	185,06	24,54	184,34	24,9*	6,2*	46,60	43a
Wittenberge	14,28	107,56	—	—	14,28	107,56	—	—	14,2*	0,33*	2,51	- b
Rostock	19,27	145,14	—	—	19,27	145,14	—	—	19,3	—	—	44
Ge...	5,83	43,21	—	0,35	6,18	46,55	—	—	6,2	—	—	45
Fran... ...rf	9,50	71,55	—	—	9,50	71,55	—	—	9,5	—	—	46
Wetzl...	30,20	227,47	—	—	30,20	227,47	20,37	153,42	30,22	—	—	47
d. ...Hess. Gr. bei Worms	24,0	180,75	—	—	24,0	180,75	—	—	24,46	16,32	126,75	48a
Weißenburg	8,26	62,26	—	—	8,26	62,26	—	—	8,5	4,10	30,89	- b
Dürkheim	2,035	15,55	—	—	2,065	15,55	—	—	2,10	—	—	- c
... .	3,82	28,74	—	—	3,82	28,74	1,05	7,93	3,88	—	—	- d
Ta...owitz	27,03	203,59	—	—	27,03	203,59	12,22	92,13	27,0	—	—	49
Bingerbrück	69,08	520,21	—	2,95	72,02	542,52	—	—	72,0	40,97*	308,32	50
. Schlesw.-Jütischen Gr.	30,71	231,31	—	—	30,71	231,31	30,56	230,13	31,0	—	—	51
Biebrich und Wiesbaden	6,71	50,19	—	—	6,71	50,12	—	—	6,71	4,14	31,05	52
Gerstungen	38,60	290,74	—	—	38,60	290,74	—	—	38,9	27,07*	203,82	53a
Coburg und Sonneberg .	19,95	150,26	—	2,76	22,71	171,05	—	—	22,75	—	—	- b
Insterburg	7,16	53,92	—	—	7,16*	53,92	—	—	7,1	—	—	54
Salgo-Tarjan	16,35	123,15	—	—	16,35	123,15	—	—	16,34	—	—	55
Dux	6,24	47,0	—	—	6,24	47,0	—	—	4,5	—	—	56
Böhmisch-Leipa . . .	5,90	44,45	—	—	5,90	44,45	—	—	6,0	—	—	57
Furth am Walde . . .	25,77	194,1	—	0,29	26,66	200,3	—	—	27,12	—	—	58
...zen Gottes u. Zbeschau	3,75	28,25	—	—	3,75	28,25	—	—	3,0*	—	—	59
...alup	3,21	28,70	—	0,41*	4,22	31,79	—	—	3,53 resp. 4,0	—	—	60a
Wejhybka	3,78	28,47	—	—	3,78	28,47	7,35	59,88	8,06	—	—	- b
Lana (Pine)	4,33	33,07	—	—	4,33	33,07						- c
Barcs	8,99	67,71	—	—	8,99	67,71	5,88	44,29	9,0	—	—	61
...mberg	46,81	352,542	—	—	46,81	352,542	—	—	47,5	—	—	62
Köflach	5,31	40,0	—	—	5,31	40,0	—	—	5,5	—	—	63
Krakau	80,262	604,54	0,49	—	79,772	600,85	—	—	82,5	24,08	181,27	64
Pilsen	18,07	136,11	—	—	18,07	136,11	6,02	45,34	18,0	—	—	65
d. Bayer. Gr. bei Salzburg	57,47	432,36	0,75	0,21	56,93	428,80	—	—	56,5	8,33*	62,74	66a
Budweis	17,27	130,33	—	—	17,27	130,83	—	—	17,0	—	—	- b
Tzernowitz	35,11	264,45	—	—	35,11	264,45	—	—	35,0	—	—	67
d. Kohlengr. bei Fünfkirchen	8,06	60,26	—	—	8,03	60,36	—	—	8,0	—	—	68
d. Böhm.-Sächsischen Gr.	63,31	480,22	1,50	—	62,31	469,31	—	—	62,45	15,50	116,75	69a
Bazias	92,15	694,07	—	—	92,15	694,07	—	—	92,15	16,10	121,27	- b
Neu-Szöny	20,93	157,64	—	—	20,92	157,34	—	—	21,22	—	—	- c
Triest . . . . . . Ofen und Neu-Szöny .	210,31	1584,05	0,30	—	210,01	1581,79	—	—	215,75	70,69	532,42	70a
der Landesgrenze bei Ala	40,78	307,15	1,0	—	39,78	299,62	—	—	41,5	3,24	24,40	- b
Reichenberg in Böhmen .	29,40	221,44	—	—	29,40	221,44	27,52	207,20	30,0	—	—	71
Kaschau	77,21	582,20	—	—	77,31	582,30	—	—	79,06	0,56*	4,21	72
Kralup	11,52	86,82	—	—	11,59	86,82	—	—	11,5	—	—	73
Arnheim und Salzbergen	111,52	839,27	0,37	—	111,15	837,[illegible]	99,06	746,146	111,15	0,27	2,31	74
Mastricht	3,96	29,07	—	—	3,36	29,07	—	—	4,0	3,86	29,07	75
d. Preuß. Gr. bei Emmerich	21,70	163,44	—	1,54	23,24	175,04	—	—	24,52	18,42	138,72	76
d. Oesterr. Gr. bei Granica	46,4	349,43	—	—	46,4	349,48	—	—	46,4	—	—	77a
der Gr. bei Alexandrowo	19,7	148,36	—	—	19,7	148,36	—	—	19,7	—	—	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	14. Der Betrieb ist eröffnet. a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am
	I. Staatsbahnen.		
1	Badische	12. Septbr. 1840	15. Oktbr. 1868
2	Bayerische	1. Juni 1838	14. Novbr. 1867
3	Braunschweigische	1. Dezbr. 1838	1. Juli 1868
4	Friedrich-Franz-E.	15. Novbr. 1864	1. Januar 1867
5	Main-Neckar-E.	22. Juni 1846	1. August 1846
6	Oldenburgische	15. Juli 1867	3. Septbr. 1867
7	Bebra-Hanauer	22. Januar 1866	15. Dezbr. 1868
8	Hannoversche	19. Mai 1844	1. Dezbr. 1868
9	Main-Weser-B.	19. Dezbr. 1849	15. Mai 1852
10	Nassauische	11. August 1856*	10. Januar 1863
11	a. Niederschlesisch-Märkische	23. Oktbr. 1842	15. Oktbr. 1846
	b. Schlesische Gebirgsbahn	20. Septbr. 1865	28. Mai 1868
12	Preuß. Ostbahn	27. Juli 1851*	1. Oktbr. 1867
13	Saarbrücker	15. Septbr. 1850*	29. August 1861
14	Westfälische	4. Oktbr. 1850*	10. Oktbr. 1865
15	Sächsische östliche	1. August 1848*	2. Januar 1868
16	Sächsische westliche	19. Septbr. 1842*	14. Januar 1867
17	Württembergische	22. Oktbr. 1845*	11. Juni 1868
	II. Privatbahnen		
	a) unter Staatsverwaltung.		
18	a. Bergisch-Märkische	20. Dezbr. 1838*	15. Dezbr. 1868
	b. Hessische Nordbahn	10. April 1848	25. Septbr. 1849
19	a. Oberschlesische	22. Mai 1842	16. März 1863
	b. Breslau-Posen-Glogauer	29. Oktbr. 1856	18. Mai 1858
	c. Stargard-Posener	10. August 1847	10. August 1848
20	Rhein-Nahe-E.	15. Juli 1858	26. Mai 1860
21	Wilhelms-Bahn	1. Januar 1846*	16. August 1865
22	a. Gößnitz-Geraer		28. Dezbr. 1865
	b. Greiz-Brunner		23. Oktbr. 1865
23	a. Löbau-Zittauer		10. Juni 1848
	b. Zittau-Reichenberger		1. Dezbr. 1859
	b) in Privatverwaltung.		
24	Alberts-Bahn	Hptb. 28. Juni 1855	Zwgb. 1. April 1857
25	Altona-Kieler	18. Septbr. 1844*	19. Mai 1867
26	Bayerische Ostbahnen	3. Novbr. 1858	15. Oktbr. 1865
27	Berlin-Anhaltische	1. Septbr. 1840*	3. August 1859, Leopoldsh. 1. Nov. 1863
28	Berlin-Görlitzer	13. Septbr. 1866*	31. Dezbr. 1867
29	a. Berlin-Hamburger	15. Oktbr. 1846	15. Dezbr. 1846
	b. Hamburg-Bergedorfer		17. Mai 1842
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	22. Septbr. 1838	7. August 1846*
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c.	1. August 1842	15. Dezbr. 1866
	b. Hinterpommer.		1. Juni 1859
	c. Vorpommersche	16. März 1863	1. Novbr. 1863
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	29. Oktbr. 1843	1. Novbr. 1858
33	Frankfurt-Hanauer	10. Septbr. 1848	22. Juni 1854
34	Glückstadt-Elmshorner	19. Juli 1845	15. Oktbr. 1857
35	Hessische Ludwigs-E.	23. März 1853*	18. April 1867
36	Homburger		10. Septbr. 1860
37	Kirchheimer		21. Septbr. 1864
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	20. Dezbr. 1845	12. Januar 1862*
39	Leipzig-Dresdener	24. April 1837	22. Dezbr. 1868*
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)		7. Dezbr. 1835
	A. Deutsche Eisenbahnen. II. Privatbahnen.		
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	16. Oktbr. 1851*	1. August 1865
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19. Juni 1839	18. August 1840, Zwgb. 12. Mai 1857
43	a. Magdeburg-Halberstädter	15. Juli 1843	7. Januar 1868
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	7. Juli 1849	25. Oktbr. 1851
44	Mecklenburgische	1. Mai 1847	13. Mai 1850
45	Neisse-Brieger	25. Juli 1847	26. Novbr. 1848
46	Niederschlesische Zweigbahn		1. Novbr. 1846
47	Ostpreußische Südbahn	11. Septbr. 1865	8. Dezbr. 1868
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	11. Juni 1847*	1. Juni 1867*
	b. Pfälzische Maximiliansb.	18. Juli 1855	28. November 1855, Zwgb. 14. März 1864
	c. Neustadt-Dürkheimer		6. Mai 1865
	d. Pfälzische Nordbahnen		22. Septbr. 1868
49	Rechte Oder-Ufer-E.	16. Februar 1857*	15. Novbr. 1868*
50	Rheinische	2. August 1839	27. Dezbr. 1867
51	Schleswigsche	25. Oktbr. 1854*	12. Septbr. 1868
52	Taunus-E.	26. Septbr. 1839	3. August 1840, Zwgb. 22. Mai 1847
53	a. Thüringische	6. Juni 1846	16. Mai 1867
	b. Werra-E.	2. Novbr. 1858	20. Januar 1859
54	Tilsit-Insterburger		16. Juni 1865
	B. Oesterreichische Bahnen.		
55	Ungarische Nordbahn	2. April resp. 19. Mai 1867	
56	Aussig-Teplitzer	20. Mai 1858*	1. Juli 1867
57	Böhmische Nordbahn	14. Novbr. 1867	
58	Böhmische Westbahn	15. Oktbr. 1861	2. April 1863
59	Brünn-Rossitzer	2. Januar 1856	10. August 1862
60	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	5. Novbr. 1855	30. Juli 1856
	b. Prag-Weßbybka	im Jahre 1833	1. November 1863 resp. 1. April 1868
	c. Pferde-Bahn		im Jahre 1836
61	Fünfkirchen-Barcs'er		6. Mai 1868
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	20. Februar 1856	5. Novbr. 18
63	Graz-Köflacher		3. April 1860
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	6. Januar 1838	1. Januar 185
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	1. Septbr. 1868	
66	Kaiserin-Elisabeth a. Lokom.-Bahn	15. Dezbr. 1858	1. Septbr. 18
	b. Pferde-Bahn		1. Mai 1836
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.		1. Septbr. 186
68	Mohacs-Fünfkirchener	1. Dezbr. 1854	1. Dezbr. 18
69	a. Oesterreichische nördliche	24. August 1845	8. April 1851
	b. Oesterreichische südöstliche	16. Juli 1846	20. Juli 1858
	c. Wien-Neu-Szönyer	13. Septbr. 1846	11. August 1856
70	a. Südbahn, Oesterreichische	im Jahre 1841	21. Septbr. 1865
	b. Tiroler	24. Novbr. 1858	24. August 1867
71	Süd-Norddeutsche	4. Novbr. 1857	1. August 1868
72	Theiß-Bahn	23. Novbr. 1857	14. August 1860
73	Turnau-Kralup-Prager		15. Oktbr. 1865
	C. Fremdländische Bahnen.		
74	Niederländische Staats-E.	1. Oktbr. 1863	*
75	Lüttich-Mastrichter		24. Novbr. 1861
76	Niederländische Rhein-E.	28. Dezbr. 1843*	15. Februar 1856
77	a. Warschau-Wiener	im Juni 1845	im April 1848
	b. Warschau-Bromberger	1. Dezbr. 1861	1. Juli 1867

Abschnitt B.

Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.

		15	16			17					18			
		I. Allgemeine Be=												
		A. Bahnkörper (bauliche												
	A. Deutsche Eisenbahnen.	Der Bahndamm hat eine Kronenbreite von	Tunnels			Brücken, größere (über 30 Fuß lichte Weite jeder Oeffnung).					Brücken, kleinere (unter 30 Fuß lichte Weite jed. Oeffn.).			
			a. Zahl derselben.	b. Gesammtlänge aller.	c. Länge des größten.	a. ganz massive.	b. eiserne.	c. hölzerne.	d. größte Weite einer Jochöffnung.	e. Länge der größten Brücke.	a. ganz massive.	b. eiserne.	c. hölzerne.	d. geringste Weite einer Jochöffnung.
	I. Staatsbahnen.	Fuß.		Rth	Rth.	Anz.	Anz.	Anz.	Fuß.	Fuß.	Anz.	Anz.	Anz.	Fuß.
1	Badische	23,90	28	2556	239	8	54	2	172	860	185	170	14	2
2	Bayerische	10,5—25,6	6	438	256	62	41	24	167	732	216	55	60	9
3	Braunschweigische	12,7 und 24,1*	2	289	234	2	10*	—	91	286	113	32*	38	2,27
4	Friedrich-Franz-E.	25	—	—	—	—	3	—	40	40	40	14	—	4
5	Main-Neckar-E.	23,9	—	—	—	2	—	—	87	956	16	11	—	3,19
6	Oldenburgische	14,34*	—	—	—	—	7*	4*	144	694	16	2	12	15
7	Bebra-Hanauer	25,66	1	63	63	18	14	—	66	236	31	12	—	5,5
8	Hannoversche	13,92 resp. 26	1	—	83	21	32	11	101	1100	813*	93*	83*	9,2
9	Main-Weser-B.	26,2 und 23,9*	—	—	—	8	—	—	55	316	66	5	—	5,49
10	Nassauische	25,5	20	1763	194	1	15	—	191	487	345	122	—	3,2
11	a. Niederschlesisch-Märkische	25	—	—	—	23	8	—	—	543	428	61	49	12
	b. Schlesische Gebirgsbahn	25	2	162	82	6	7	—	82	360	2	1	—	18
12	Preuß. Ostbahn	15 und 24	—	—	—	13	36	—	386	2668	342	159	—	3
13	Saarbrücker	24—28	3	496	315	6	1	—	70	644	42	10	—	6
14	Westfälische	24—27	2	497	432	4	18	—	180	752	523	49	25	2
15	Sächsische östliche	14 und 25	4	155	74	35	3	—	143	1301	200	14	3	5
16	Sächsische westliche	25	1	45	—	45	38	4	90	704	180	89	10	5
17	Württembergische	14,61 resp. 24,65	19	1488	237	6	81	2	159	904	190	218	12	1,7
	II. Privatbahnen.													
	a) unter Staatsverwaltung.													
18	a. Bergisch-Märkische	12, 15 und 24	12	1364	249	22	25	—	100	700	217	72	5	6
	b. Hessische Nordbahn	26	4	479	262	8	—	—	48	898	99	—	—	2
19	a. Oberschlesische	26 resp. 15	—	—	—	2	20	3	60	562	264	55	19	2
	b. Breslau-Posen-Glogauer	16	—	—	—	2	23	—	100	1680	121	102	—	2
	c. Stargard-Posener	15	—	—	—	3	—	—	72	600	122	22	—	2
20	Rhein-Nahe-E.	28	15	953	124	32	13	—	87	387	9	41	—	6
21	Wilhelms-Bahn	15 resp. 24	1	192	—	1	18	—	60	321	143	30	—	4
22	a. Gößnitz-Geraer	14	—	—	—	1	—	—	36	108	6	7	—	5
	b. Greiz-Brunner	14	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	—	5
23	a. Löbau-Zittauer	25	—	—	—	2	—	4	31	54	26	—	—	11
	b. Zittau-Reichenberger	25	—	—	—	9	—	4	33	2386	32	7	—	5
	b) in Privatverwaltung.													
24	Alberts-Bahn	25*	—	—	—	3	2	—	51	144	17	5	—	5
25	Altona-Kieler	25	—	—	—	2	5	—	37	354	243	13	2	5,5
26	Bayerische Ostbahnen	30,33	2	83	57	24	34	—	288	1700	101	138	—	9,3
27	Berlin-Anhaltische	27	—	—	—	5	13	11	123	990	240	25	51	2
28	Berlin-Görlitzer	27	—	—	—	—	3	—	60	180	129	38	—	3
29	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	15 resp. 26*	—	—	—	10	10	—	60	440	99	12	4	10
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	24	—	—	—	—	14	4	40	700	52	49	12	8
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	14 resp. 26	1	13	13	1	6	2	168	4916	216	23	3	2
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	18 resp. 27	—	—	—	8	9	—	55	155	4	2	—	3
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	18 resp. 30	—	—	—	—	7	1	96	680	212	27	—	2
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	15	—	—	—	2	14	—	69	156	38	34	—	4
33	Frankfurt-Hanauer	25,49*	—	—	—	—	2	—	84	316	3	—	—	11,15
34	Glückstadt-Elmshorner	14 resp. 20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	6,5
35	Hessische-Ludwigs-E.	25,49	—	—	—	3	2	—	322	3281	33	13	—	6
36	Homburger	18	—	—	—	1	1	—	58	585	3	5	2	6,5
37	Kirchheimer	14,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	25	13	741	100	54	33	3	100	556	764	103	37	1
39	Leipzig-Dresdener	24—29	1	136	136	13	15	2	184	1340	122	43	4	6
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	12,09	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	15,8

schreibung der Bahn.

Beschaffenheit desselben, Kunstbauten rc.).

19	20								21		22		23			
Durchlässe.	Viadukte.								Dämme (von 5 Fß. u. darüber).		Einschnitte (von 3 Fß. u. tiefer).		Kommunikationswege rc.,			
	a. Zahl derselben.	b. Gesammtlänge aller.	c. Länge der größten Viadukte.		d. Höhe der größten Viadukte.		e. Bogenzahl der größten Viadukte.		a. Gesammtlänge aller.	b. größte Höhe.	a. Gesammtlänge aller.	b. größte Tiefe.	a. die im Niveau der Bahn liegen u. von d. Wärtern geschlossen werden müssen (Wege-Uebergänge).	b. die über die Bahn geführt sind (Ueberbrückungen, Wege-Ueberführungen).	c. die unter der Bahn durchgehen (Unterbrückungen, Wege-Unterführungen, Durchfahrten).	
Anz.		Rth.	Fuß.		Fuß.				Rth.	Fuß.	Rth.	Fuß.	Anz.	Anz.	Anz.	
1589	34	98	348	—	93	—	22	—	91 354	103	34 448	86	1020	37	289	1
3063	2	105	1109	145	81	50	12	1	192 553	168	127 916	98	2003	70	423	2
258*	1	26	315	—	106	—	8	—	27 848	100	17 340	113	403	12	47*	3
118	—	—	—	—	—	—	—	—	12 798	42	18 072	55	173	4	5	4
103	—	—	—	—	—	—	—	—	11 981	25	3043	39	101	3	20	5
97*	—	—	—	—	—	—	—	—	4756	20	2310	19	154	1	2	6
287	—	—	—	—	—	—	—	—	22 742	102	10 497	79	172	9	39	7
in Kol. 18	—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—*	—	1194	29	103	8
314	2	52	545	—	49	—	24	—	29 983	68	16 677	77	178	11	82	9
470	1	17	210	—	29	—	7	—	19 532	41	11 948	45	384	5	199	10
669	4	328	1550	1506	82	112	35	30	28 500	80	17 000	70	641	24	70	11a
804	—	—	—	—	—	—	—	—	24 320	76	17 430	58	121	267	420	- b
480	—	—	—	—	—	—	—	—	106 908	80	28 820	52	1140	11	44	12
204	—	—	—	—	—	—	—	—	11 497	92	11 213	91	159	8	64	13
in Kol. 1	4	259	1535	—	111	—	24	—	35 371	113	13 051	72	653	8	47	14
726	18	789	2344	1489	135	91	59	32	22 471	74	18 397	52	222	29	195	15
1826	32	1127	1828	1110	251	152	78	15	60 262	86	41 000	81	878	61	266	16
1386	24	301	857	—	146	—	3	—	95 223	101	44 382	71	827	63	215	17
939	i. K. 17	—	—	—	—	—	—	—	65 108	118	34 983	110	1139	48	251	18a
162	1	34	406	—	25	—	12	—	15 799	63	8928	41	176	6	38	- b
in Kol. 18	—	—	—	—	—	—	—	—	nicht notirt	55	nicht notirt	27	663	10	40	19a
" " 18	—	—	—	—	—	—	—	—	3406	30	769	34	393	4	9	- b
" " 18	—	—	—	—	—	—	—	—	5876	42	11 083	38	286	—	3	- c
250	—	—	—	—	—	—	—	—	18 905	98	8887	105	176	11	41	20
in Kol. 18	—	—	—	—	—	—	—	—	10 848	40	16 791	30	289	1	11	21
80	—	—	—	—	—	—	—	—	3410	36	2376	35	73	—	12	22a
82	—	—	—	—	—	—	—	—	1378	35	839	14	20	—	5	- b
96	8	182	368	—	63	—	7	—	4501	59	3400	53	63	5	29	23a
37	2	29	245	—	39	—	4	—	3137	81	1983	49	30	4	35	- b
22	—	—	—	—	—	—	—	—	963	22	406	45	36	—	8	24
in Kol. 18	—	—	—	—	—	—	—	—	14 821	30	11 720	48	274	5	40	25
762	—	—	—	—	—	—	—	—	50 950	62	20 380	70	820	18	156	26
21	—	—	—	—	—	—	—	—	19 625	31	11 420	36	524	9	39	27
211	—	—	—	—	—	—	—	—	12 041	49	6210	53	269	7	20	28
541*	—	—	—	—	—	—	—	—	14 270	40	4600	45	426	6	13	29
in Kol. 18	—	—	—	—	—	—	—	—	9424	23	3426	33	275	2	2	30
i. K. 18a	2	105	1080	—	13	—	29	—	nicht notirt	51	nicht notirt	54	329	16	27	31a
145	—	—	—	—	—	—	—	—	15 571	37	7240	40	170	—	3	- b
in Kol. 18	—	—	—	—	—	—	—	—	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	n. notirt	291	2	10	- c
227	2	247	1865	—	29	—	34	—	16 655	32	8598	46	404	9	32	32
26	—	—	—	—	—	—	—	—	1135	12	830	19	47	—	—	33
76	—	—	—	—	—	—	—	—	1424	9	668	15	128	—	—	34
231	—	—	—	—	—	—	—	—	24 686	64	7145	58	286	12	55	35
37	2	11	69	—	22	—	3	—	1287	35	1138	22	35	2	3	36
13	—	—	—	—	—	—	—	—	530	9	40	8	13	—	—	37
in Kol. 18	1	100	1200	—	78	—	28	—	72 930*	68	20 320	102	979	10	77	38
520	4	301	2310	—	23	—	63	—	23 295	63	13 618	64	238	19	120	39
6	—	—	—	—	—	—	—	—	1604	17	—	—	7	—	—	40

I. Allgemeine Be=

A. Bahnkörper (bauliche

	A. Deutsche Eisenbahnen.	15	16			17					18			
		Der Bahndamm hat eine Kronenbreite von	Tunnels.			Brücken, größere (über 30 Fuß lichte Weite jeder Oeffnung).					Brücken, kleinere (unter 30 Fuß lichte Weite jed. Oeffn.).			
	II. Privatbahnen.	Fuß.	a. Zahl derselben.	b. Gesammtlänge aller. Rth.	c. Länge des größten. Rth.	a. ganz massive. Anz.	b. eiserne. Anz.	c. hölzerne. Anz.	d. größte Weite einer Jochöffnung. Fuß	e. Länge der größten Brücke. Fuß	a. ganz massive. Anz.	b. eiserne. Anz.	c. hölzerne. Anz.	d. geringste Weite einer Jochöffnung. Fuß
41	a. Lübeck-Büchener	15	—	—	—	—	1	—	34	—	30	1	—	4
	b. Lübeck-Hamburger	25	—	—	—	2	2	1	55	132	41	4	8	4
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	22,5, 24 resp. 15	—	—	—	3	1	6	55	1160	160	1	50	5
43	a. Magdeburg-Halberstädter	15—24	—	—	—	1	3	—	100	718	120	98	24	2
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	24	—	—	—	1	2	1	171	3985	89	31	3	2
44	Mecklenburgische	26	—	—	—	—	4	—	40	240	35	10	2	4
45	Neisse-Brieger	18	—	—	—	—	—	—	—	—	33	3	—	3
46	Niederschlesische Zweigbahn	16	—	—	—	4	1	—*	42	600	33	4	9	5
47	Ostpreußische Südbahn	15	—	—	—	7	5	—	54	170	174	21	—	4
4⸗	a. Pfälzische Ludwigsbahn	25,49 resp. 14,54	13	1086	358	1	3	—	327	1017	144	37	2	7
	b. Pfälzische Maximiliansb.	25,49	—	—	—	1	—	—	38	82	64	3	—	7
	c. Neustadt-Dürkheimer	14,54	—	—	—	—	—	—	—	—	15	6	—	6,37
	d. Pfälzische Nordbahnen	18	1	37	—	—	—	—	—	—	22	5	—	5
49	Rechte Oder-Ufer-E.	18	—	—	—	1	3	—	60	394	26	19	—	10
50	Rheinische	26*	9	1197	432	5	14	1	308	924	66	24	3	6
51	Schleswigsche	18	1	7	—	—	6	—	66	66	50	46	—	3
52	Taunus-E.	23,9 resp. 12,77*	—	—	—	1	1	—	41	166	25	5	—	6,4
53	a. Thüringische	26 resp. 15*	2*	33,33	23	42	10	6	70	1080	54	9	6	10
	b. Werra-E.	24	1	145	—	12	—	—	40	251	28	3	—	9
54	Tilsit-Insterburger	18	—	—	—	2	—	—	48	355	25	—	—	3
	B. Oesterreichische Bahnen.													
55	Ungarische Nordbahn	14	—	—	—	—	—	14	28	84	21	—	2	18
56	Aussig-Teplitzer	25 resp. 14*	—	—	—	—	1	—	36	60	24	5	—	24
57	Böhmische Nordbahn	14	—	—	—	—	—	—	—	—	22	5	—	9
58	Böhmische Westbahn	12,09	—	—	—	7	7	—	97	536	111	21	11	12
59	Brünn-Rossitzer	12,5	—	—	—	—	—	1	36	178	7	11	1	14
60	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	28,2	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	9
	Buschtěhrader b. Prag-Wejhybka	14,6	1	27,6	27,6	—	—	—	—	—	8	1	—	12
	Buschtěhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er	18,67	—	—	—	—	1	—	40	40	1	7	—	12
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	14,1	—	—	—	6	34	3	124,8	336	112	62	82	6,04
63	Graz-Köflacher	12,085	1	27	27	—	—	7	60	198	1	—	4	12
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	14 resp. 24,18	1	69	69	139	59	55	63	1500	550	114	106	14
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	12,5	—	—	—	—	—	5	60	300	—	—	1	—
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	25,179	3	222	82	10	40	1	108	653	27	47	7	6
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	10—12	—	—	—	—	—	31	72	132	36	—	75	5
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	13,091	—	—	—	—	11	5	121	906	42	50	57*	2
68	Mohacs-Fünfkirchener	13,6	—	—	—	2	2	—	54	95	79	19	2	2
69	a. Oesterreichische nördliche	24,0	19	1144	135	16	15	—	78,5	501	97	47	10	12
	b. Oesterreichische südöstliche	12 und 22	1	187	187	15	21	1	181	1535	70	34	4	12
	c. Wien-Neu-Szönyer	12 resp. 22	—	—	—	—	2	2	24	360	1	14	4	9,66
70	a. Südbahn, Oesterreichische	14 und 25	41	2959	380	46	115	3	181	1393	145	371	60	2
	b. Tiroler	25—26	23*	1432	230	21	21	—	188	2877	44	24	—	10
71	Süd-Norddeutsche	12	9	617	170	3	1	5	85	1510	108	15	8	6
72	Theiß-Bahn	14	—	—	—	1	14	21*	72	1632	—	38	5	15
73	Turnau-Kralup-Prager	12	—	—	—	—	7	—	—	674	39	2	4	15
	C. Fremdländische Bahnen.													
74	Niederländische Staats-E.	32	—	—	—	—	60	—	478	2141	8	192	—	3
75	Lüttich-Mastrichter	28,67	—	—	—	—	—	—	—	—	10	6	2	1
76	Niederländische Rhein-E.	23 und 28	—	—	—	—	3	—	159	821	—	21	85	6
77	a. Warschau-Wiener	27	—	—	—	—	4	—	32	370	142	95	—	4
	b. Warschau-Bromberger	27	—	—	—	2	6	—	45	300	31	30	—	4

19	20								21		22		23			

schreibung der Bahn.

Beschaffenheit desselben, Kunstbauten rc.).

Durchlässe.	Viadukte. a. Zahl derselben.	b. Gesammtlänge aller.	c. Länge der größten Viadukte.		d. Höhe der größten Viadukte.		e. Bogenzahl der größten Viadukte.		Dämme (von 5 Fß. u. darüber). a. Gesammtlänge aller.	b. größte Höhe.	Einschnitte (von 3 Fß. u. tiefer). a. Gesammtlänge aller.	b. größte Tiefe.	Kommunikationswege rc., a. die im Niveau der Bahn liegen u. von d. Wärtern geschlossen werden müssen (Wege-Uebergänge).	b. die über die Bahn geführt sind (Ueberbrückungen, Wege-Ueberführungen).	c. die unter der Bahn durchgehen (Unterbrückungen, Wege-Unterführungen, Durchfahrten).	
Anz.		Rth.	Fuß.		Fuß.				Rth.	Fuß	Rth.	Fuß.	Anz.	Anz.	Anz.	
19	—	—	—	—	—	—	—	—	3485	54	2303	29	66	2	7	41a
79	—	—	—	—	—	—	—	—	4335	48	5533	33	138	5	4	- b
in Kol. 1 -	—	—	—	—	—	—	—	—	7091	29	8962	25	210	6	9	42
„ „ 1a	—	—	—	—	—	—	—	—	11 410	34	6190	36	290	4	12	43a
„ „ 1a	—	—	—	—	—	—	—	—	10 700	18	2370	27	139	5	7	- b
138	—	—	—	—	—	—	—	—	12 552	44	8378	40	166	8	15	44
10	—	—	—	—	—	—	—	—	3284	23	1456	42	133	3	8	45
17	—	—	—	—	—	—	—	—	5306	26	2328	13	185	—	6	46
158	—	—	—	—	—	—	—	—	22 320	53	8130	32	284	1	8	47
441	—	—	—	—	—	—	—	—	13 120	51	7770	80	199	7	35	48a
154	—	—	—	—	—	—	—	—	7723	53	4490	35	63	15	16	- b
41	—	—	—	—	—	—	—	—	1230	48	1280	30	20	6	7	- c
110	—	—	—	—	—	—	—	—	2430	14	1500	22	62	2	2	- d
129	—	—	—	—	—	—	—	—	9960	18	4010	15	268	1	13	49
781	14	405	994	—	112	—	29	—	61 601	86	18 790*	93	786	88	42	50
153	—	—	—	—	—	—	—	—	2845	23	7545	29	242	3	2	51
132	2	15	121,5	—	21,7	—	6	—	3970	21	2091	17	73	—	7	52
683	4	90,8	380	—	35	—	9	—	35 940	70	16 022	64	376	34	116	53a
531	—	—	—	—	—	—	—	—	21 978	69	14 176	52	201	10	55	- b
39	—	—	—	—	—	—	—	—	3762	38	3229	27	67	5	5	54
114	1	6	75,4	—	23,5	—	2	—	16 640	32	2920	47	111	1	—	55
91	1	402	483	—	24	—	14	—	3423	46	1153	24	46	—	22	56
52	—	—	—	—	—	—	—	—	4887	31	3024	29	44	4	18	57
312	1	38	456	—	121	—	3	—	23 173	121	11 652	60	257	11	75	58
35	—	—	—	—	—	—	—	—	3532	30	2942	24	39	2	12	59
88	—	—	—	—	—	—	—	—	3267*	30	1828	31	26	18	in Kol. 23b	60 a
97	—	—	—	—	—	—	—	—	1786*	25	1539	31	25	10	„ „ 23b	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
38	—	—	—	—	—	—	—	—	6643	29	1645	26	63	—	1	61
150	4	38,41	150	—	68,7	—	36,3	—	73 400	69	12 953	36	208	3	240	62
50	10	30	59	—	28	—	2	—	4695	28	1447	33	47	2	7	63
424	19	826	1104	—	—	—	42	—	87 442	60	19 241	—	852	109	162	64
300	—	—	—	—	—	—	—	—	12 463	54	6560	—	207	12	62	65
564	3	124	504	—	73	—	9	—	73 499	78	24 688	63	644	12	207	66a
327	—	—	—	—	—	—	—	—	12 120	60	16 534	40	379	15	28	- b
147	—	—	—	—	—	—	—	—	39 165	48	5572	26	275	10	—*	67
36	—	—	—	—	—	—	—	—	5615	47	3853	42	46	1	19	68
680	31	731	3227	—	30	—	79	—	73 194	45	26 410	88	468	24	272	69a
262	6	122	537	—	60	—	9	—	104 037	48	23 200	57	474	3	54	- b
50	1	19	233	—	20	—	7	—	12 492	22	4705	25	80	1	12	- c
1724	56	1723	2121	{1871 1628}	123	{122 117}	42	—	201 934	84	70 464	131	1362	480	in Kol. 23b	70a
498	2*	475	5692	—	30	—	174	—	60 676	80*	22 636	60	267	13	185	- b
393	23	241	654	—	97	—	9	—	16 941	93	14 878	78	433	27	141	71
240	—	—	—	—	—	—	—	—	61 748	31	5216	29	512	1	21	72
120	1	41	498	—	100	—	3	—	6064*	97	5104	43	107	2	23	73
454	—	—	—	—	—	—	—	—	37 312	57	15 385	40	992	19	54	74
1	—	—	—	—	—	—	—	—	2610	9,56	2368	12,75	34	—	1	75
113	—	—	—	—	—	—	—	—	18 000	39	3854	86	176	4	14	76
—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 740	43	20 200	29	263	2	15	77a
36	—	—	—	—	—	—	—	—	16 420	49	4100	46	130	—	7	- b

	24	25	26	27	28
	(Forts.) **I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.**				
	B. **Oberbau** (Konstruktion desselben).				
A. Deutsche Eisenbahnen.	Länge der Geleise:				**Namen und Ort der Fabriken,** aus denen die Schienen bezogen sind.
	durchgehendes Hauptgeleise. Ruthen.	zweites Geleise. Ruthen.	Bahnhofs-, Ausweichungs- u. sonstige Nebengeleise. Ruthen.	zusammen. Ruthen.	**Aus den Fabriken:**
I. Staatsbahnen.					
1 Badische	220 602	78 586	42 017	341 205	ad 1. 2. 3. 4. 8. 17. 18. 19.
2 Bayerische	442 050	28 520	58 026	528 596	„ 1. 4. 7. 12. 14. 16. 17. 18. 19. 34. 37. 38. 62.
3 Braunschweigische	72 711	38 248	23 699	134 658	„ 3. 45.
4 Friedrich-Franz-E.	30 870	—	4726	35 596	„ 9.
5 Main-Neckar-E.	23 260	20 500	6920	50 680	„ 1. 3. 7. 8. 12. 18. 30.
6 Oldenburgische	25 238	—	4651	29 889	„ 1. 2. 9.
7 Bebra-Hanauer	38 394	—	12 026	50 420	„ 1. 2. 4.
8 Hannoversche	211 018	110 084	61 638	382 740	„ 1. 2. 3. 6. 7. 9. 11. 26. 28. 32. 44.
9 Main-Weser-B.	52 851	52 851	17 006	122 708	„ 2. 3. 4. 6.* 8.
10 Nassauische	50 232	3446	20 986	74 664	„ 2. 3. 4. 7. 12. 17.
11 a. Niederschlesisch-Märkische	102 620	102 612	46 380	251 612	„ 2. 3. 5. 11. 13. 20. 21. 23. 49. 50. 61. 67.
b. Schlesische Gebirgsbahn	41 254	—	15 789	57 043	„ 1.2.3.4.6.20.21.49.52.
12 Preuß. Ostbahn	242 340	80 252	62 987	385 579	„ 2. 3. 4. 5. 6. 8. 11. 12. 18. 23. 24. 26. 52.
13 Saarbrücker	33 554	8520	29 179	71 253	„ 1.4.7.16.17.18.19.22.42.
14 Westfälische	103 798	31 088	32 717	167 603	„ 1.2.3.7.8.11.22.23.32.80.
15 Sächsische östliche	55 040	47 540	16 473	119 053	„ 2.3.5.6.10.13.14.53.66.72.
16 Sächsische westliche	140 680	81 780	46 667	269 127	„ 3.4.6.12.14.22.37.53.81.82.
17 Württembergische	187 880	40540	ca. 40000	ca. 268 420	„ 2.4.11.12.18.19.20.43.63.
II. Privatbahnen					
a) unter Staatsverwaltung.					
18 a. Bergisch-Märkische	163 526	67 146	98 037	328 709	„ 1.2.3.4.6.7.8.11.22.23.25.32.
b. Hessische Nordbahn	38 371	7648	5837	51 856	„ 2. 3. 7. 18.
19 a. Oberschlesische	67 416	52 278	36 750	156 444	„ 1. 5. 7. 11. 20. 21. 22. 24. 25. 30 32.
b. Breslau-Posen-Glogauer	54 875	—	7588	62 463	„ 2.3.5.20.21.22.24.32.
c. Stargard-Posener	45 261	—	8045	53 306	„ 3. 5. 20. 30.
20 Rhein-Nahe-E.	32 260	—	11 235	43 495	„ 4. 16. 17. 18. 19. 42.
21 Wilhelms-Bahn	48 900	—	12 912*	61 812	„ 5. 21.
22 a. Gößnitz-Geraer	9240	60	2027	11 327	„ 2. 14.
b. Greiz-Brunner	2720	—	580	3300	„ 14.
23 a. Löbau-Zittauer	9020	80	1032	10 132	„ 5. 14.
b. Zittau-Reichenberger	7100	—	4445	11 545	„ 5. 10. 14. 29.
b) in Privatverwaltung.					
24 Alberts-Bahn	3600	—	4363	7963	„ 3. 5.
25 Altona-Kieler	64 480	29 905	9293	103 678	„ 1. 7. 9. 13. 28. 54. 55.
26 Bayerische Ostbahnen	162 545	1152	39 193	202 890	„ 1. 2. 3. 4. 11. 16. 21.
27 Berlin-Anhaltische	94 788	41 644	23 734	160 166	„ 5. 6. 24.
28 Berlin-Görlitzer	55 200	—	7335	62 535	„ 2. 4. 5. 8. 25. 26. 83.
29 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	79 440	76 000	21 933	177 373	„ 1. 7. 12. 13. 20. 21. 26. 50. 68.
30 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	39 054	37 997	11 656	88 707	„ 2. 3. 12. 23. 45.
31 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	59 015	21 814	18 363	99 192	„ 1. 2. 3. 5. 6. 8. 25. 35. 54.
b. Hinterpommer.	45 910	—	9981	55 891	„ 9. 35.
c. Vorpommersche	60 891	—	13 537	74 428	„ 1. 2. 3. 6. 8. 25.
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	45 790	—	13 948	59 738	„ 5. 13. 21. 30.
33 Frankfurt-Hanauer	6581	4216	1971	12 768	„ 1. 2. 17.
34 Glückstadt-Elmshorner	8830	—	1818	10 648	„ 7. 9. 29. 55.
35 Hessische Ludwigs-E.	53 452	10 466	18 738	82 656	„ 1. 2. 4. 7. 12. 13. 17. 19.
36 Homburger	4820	—	544	5364	„ 1.
37 Kirchheimer	1730	—	610	2340	„ 17.
38 Köln-Mindener (u. Gießener)	145 283	80 277	77 083	302 643	„ 1. 2. 3. 4. 6. 8. 11. 12. 22. 23. 26. 42. 43. 84.
[illegible] Leipzig-Dresdener	58 611	33 344	15 626	107 581	„ 1. 6. 7. 14.
Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	1604	—	115	1719	„ 4.

Die verschiedenen Fabriken heißen:

1) Gesellschaft „Phönix" in Laar bei Ruhrort.
2) Jacobi, Haniel u. Huyssen zu Gute-Hoffnungshütte.
3) Hörder Bergwerks- u. Hüttenverein.
4) Eberhard Hösch u. Söhne zu Düren.
5) Laurahütte in Oberschlesien.
6) Berg- u. Hüttenverein „Neuschottland" zu Horst bei Steele.
7) Funke und Elbers in Hagen.
8) Henrichshütte bei Hattingen.
9) Bölckow und Vaughan in Middlesborough in England.
10) Eisenw. Wittkowitz und Zöbtau in Mähren.
11) E. Ruetz u. Comp. zu „rothe Erde" bei Aachen.
12) Michiels u. Comp. (jetzt Gesellschaft Phönix) zu Eschweiler-Aue.
13) Guest, Lewis u. Comp. zu Dowlais in Wales.
14) Königin Marienhütte bei Zwickau.
15) Gebr. Klein zu Stephanau in Mähren.
16) Gebr. Krämer zu St. Ingbert.
17) Saarbrücker Eisenhütten-Gesellschaft in Burbach.
18) A. Krämer auf der Quint b. Trier.
19) Gebr. Stumm zu Neunkirchen.
20) Actien-Gesellsch. „Minerva" in Oberschlesien.
21) Pielahütte b. Rudzinitz in Oberschl. (v. Ruffer u. Comp.)
22) Krupp in Essen.
23) Falkenroth u. Comp. in Haspe.
24) Königshütte in Oberschlesien.
25) Aachener Hütten-Actien-Verein zu „rothe Erde" bei Aachen.
26) G. Arndt u. Comp. zu Dortmund.
27) Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft zu Prag.
28) Rhymei Iron u. Comp. in England.
29) Hermannshütte in Böhmen (d. Prager Eisen-Industrie-Ges. gehörig).
30) Bayley Brothers in Liverpool.
31) Eisenwerk Zeltweg in Steiermark.
32) Bochumer Verein für Bergbau- und Gußstahl-Fabrikation.
33) Prevali u. Neuberg in Steiermark.
34) Société J. Cockerill in Seraing.
35) Bayley Brothers in Nant-y-Glo in Wales.
36) Eisenw. Brezowa in Rhonitz (Ungarn).
37) Maximilianshütte bei Haidhof (Regensburg).
38) Lindheim's Josefshütte in Böhmen.
39) Industrie-Verw. Teschen in Schlesien.
40) Etablissement Reschitza in Ungarn.
41) Société Selessin in Lüttich.
42) Stiring-Wendel zu Hayange.

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Fortſ.) **I. Allgemeine Beſchreibung der Bahn.**

B. **Oberbau** (Konſtruktion desſelben).

		24	25	26	27	28
		Länge der Geleiſe:				Namen und Ort der Fabriken, aus denen die Schienen bezogen ſind.
		durchgehendes Hauptgeleiſe. Ruthen.	zweites Geleiſe. Ruthen.	Bahnhofs-, Ausweichungs- u. ſonſtige Nebengeleiſe. Ruthen.	zuſammen. Ruthen.	Aus den Fabriken:
	II. Privatbahnen.					
41	a. Lübeck-Büchener . . .	12 666	—	4 230	16 896	ad 56. 71.
	b. Lübeck-Hamburger . . .	16 667	—	4 793	21 460	„ 56.
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	38 353	31 543	15 105	85 001	„ 1. 2. 3. 6. 7. 11.
43	a. Magdeburg-Halberſtädter	48 857	12 096	21 695	82 648	„ 3. 8.
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	28 486	664	6 129	35 279	„ 3. 8. 35. 85.
44	Mecklenburgiſche	38 904	—	8 906	47 810	„ 9. 44. 69.
45	Neiſſe-Brieger	11 669	—	1 221	12 890	„ 5. 20. 24.
46	Niederſchleſiſche Zweigbahn .	19 070	—	4 691	23 761	„ 1. 5. 13. 24.
47	Oſtpreußiſche Südbahn . .	60 410	—	7 976	68 386	„ 1. 2. 3. 4. 8. 11. 23. 25.
48	a. Pfälziſche Ludwigsbahn .	48 660	34 880	17 060	100 600	„ 2. 4. 12. 16. 18. 19.
	b. Pfälziſche Maximiliansb. .	16 160	8 205	1 975	26 340	„ 16.
	c. Neuſtadt-Dürkheimer . .	3 611	—	929	4 540	„ 16.
	d. Pfälziſche Nordbahnen .	7 647	—	1 570	9 217	„ 16.
49	Rechte Oder-Ufer-E. . . .	54 258	—	11 023	65 281	„ 4. 5. 20. 21. 86.
50	Rheiniſche	133 341	83 187	64 677	281 205	„ 1. 2. 3. 4. 6. 8. 22. 25.
51	Schleswigiſche	61 350	—	7 814	69 164	„ 87.
52	Taunus-E.	13 328	8 246	4 178	25 752	„ 1. 4. 13. 17. 70.
53	a. Thüringiſche	77 107	54 150	17 479	148 736	„ 1. 3. 23. 24. 26. 28.
	b. Werra-E.	45 433	—	10 317	55 750	„ 1. 2. 4. 11. 14.
54	Tilſit-Inſterburger . . .	14 470	—	2 186	16 656	(Aus engliſchen Fabriken, Firma nicht bekannt.)
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.					
55	Ungariſche Nordbahn . .	33 399	—	7 358	40 757	ad 36.
56	Auſſig-Teplitzer	7 510	—	6 120*	13 630	„ 10. 27. 29. 35.
57	Böhmiſche Nordbahn . .	11 959	—	3 142	15 101	„ 10. 27.
58	Böhmiſche Weſtbahn . . .	51 524	—	9 515	61 039	„ 6. 15. 29.
59	Brünn-Roſſitzer	7 460	—	2 100	9 560	„ 47.
60	Buſchtěhrader a. Kralup-Kladno .	7 216	—	4 556	11 772	„ 6. 15. 29.
	b. Prag-Wejhybka .	7 568	—	1 857	9425	
	c. Pferde-Bahn . .	—	—	—	—	„ 9.
61	Fünfkirchen-Barcs'er . . .	17 987	—	1 493	19 480	„ 40. 51.
62	Galiziſche Carl-Ludwigs-B.	93 612	—	18 748	112 360	„ 10. 36. 78.
63	Graz-Köflacher	10 550	—	3 366	13 916	„ 28. 31. 40.
64	Kaiſer Ferdinands Nordbahn	160 526	48 160	53 747	262 433	„ 10.15.31.33.39.46.48.
65	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn .	36 140	—	4 862	41 002	„ 77.
66	Kaiſerin Eliſabeth a. Lokom.-Bahn .	114 355	16 660	34 652	165 667	„ 6. 27.
	b. Pferde-Bahn .	34 740	—	2 802	37 542	„ 38. 73. 74.
67	Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	70 220	—	10 686	80 906	„ 10. 15.
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	16 162	—	4 886	21 048	„ 10.15.31.33.36.39.48.
69	a. Oeſterreichiſche nördliche	124 600	31 000	40 674	196 274	„ 1.6.9.10.15.19.27.31. [33. 40. 51.
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	183 140	32 200	63 475	278 815	
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	41 520	—	16 860	58 380	
70	a. Südbahn, Oeſterreichiſche	420 620	141 360	54 854	616 834	„ 10.15.27.31.33.46.47. [57. 64.
	b. Tiroler	81 764	5 892	16 468	104 124	„ 33. 38. 57.
71	Süd-Norddeutſche . . .	59 279	—	10 165	69 444	„ 6. 10. 15. 29.
72	Theiß-Bahn	153 929	1 128	24 670	179 727	„ 9. 10. 15. 36. 39. 75. 76.
73	Turnau-Kralup-Prager . .	23 058	—	3 233*	26 291	„ 27.
	C. Fremdländiſche Bahnen.					
74	Niederländiſche Staats-E. .	222 014	5 454	45 254	272 722	„ 1. 9. 13. 30. 34. 41. 58.
75	Lüttich-Maſtrichter . . .	7 721	7 721	1 500	16 942	„ 41.
76	Niederländiſche Rhein-E. .	46 533	36 967	7 490	90 990	„ 2.9.13.34.41.58.65.79.
77	a. Warſchau-Wiener . . .	92 000	—	25 200	117 200	„ 5. 59. 60.
	b. Warſchau-Bromberger .	39 400	—	2 684	42 084	„ 5. 59. 60.

Die verſchiedenen Fabriken heißen:

43) J. Talbot u. Comp. zu „rothe Erde“ bei Aachen.
44) W. Lind u. Comp. in London.
45) Bagnal u. Comp. zu Staffordſhire.
46) Eiſenwerk Buchſcheiden in Kärnthen.
47) Roſſitzer Eiſenwerk.
48) Eiſenw. Ternitz in Nieder-Oeſterreich.
49) Alvenslebenhütte b. Schwientochlowitz.
50) Bayley Brothers in South-Wales.
51) Etabliſſement „Anina“ in Ungarn.
52) M. Oppenheim's Söhne in Berlin.
53) John Brown in Sheffield.
54) Société Anonyme de Marcinelle et Couillet in Belgien.
55) Dittmann u. Brix in Flensburg.
56) Aberdare u. Comp. bei Cardiff in Wales.
57) Grazer Eiſenwerk (der Südbahn-Geſ. gehörig).
58) Bloudian u. Comp. in Thyle le Chateau.
59) Ertel u. Comp.
60) Schulte u. Schemann in Hamburg.
61) Dortmunder Bergbau- u. Hüttenverein.
62) Thompſon u. Ferman in London.
63) Piepenſtock u. Comp. zu Hermannshütte bei Hörde.
64) Zwilchenbarth u. Comp. in Liverpool
65) Ebben Vale u. Comp. in London.
66) Bayley Brothers u. Comp. zu Cardiff in England.
67) J. Baynad u. Conſ. in Weſtbromme rich bei Birmingham.
68) Cargill u. Comp. in Newcaſtle.
69) Loſh, Will u. Bell daſ.
70) Remy auf dem Raſſelſtein bei Neuwied.
71) Monkland u. Comp. in England.
72) New-Britiſh Iron Comp. in Wales.
73) Eiſenwerk Ebenau bei Salzburg.
74) Eiſenwerk Adolphsthal bei Budweis.
75) Mounſey, Janſon u. Comp. zu Sunderland in England.
76) Eiſenwerk Wolfsberg in Kärnthen.
77) Eiſenwerk zu Wilkiſchen u. Nürſchan (der Prager Eiſen-Induſtrie-Geſellſchaft gehörig).
78) Carlshütte in Oeſterreich-Schleſien.
79) Société Montigny in Charleroi.
80) Steinhauſer Hütte zu Witten.
81) Funke u. Hueck in Hagen.
82) Carl Asbeck u. Comp. in Hagen.
83) C. Ruetz u. Comp. in Dortmund.
84) Friedrich-Wilhelmshütte zu Troisdorf.
85) Lemonius u. Comp. in Liverpool.
86) v. Thiele-Winklerſche Marthahütte in Kattowitz.
87) Aberdon Iron u. Comp. in Wales.

(Forts.) **I. Allgemeine Be-**

(Forts.) B. **Oberbau**

	A. Deutsche Eisenbahnen.	29	30	31	32					33
		Gewicht der Schienen oder des größeren Theils derselben pro laufenden Fuß. Z.-Pfd.	Gewicht des kleineren Theils der Schienen pro laufenden Fuß. Z.-Pfd.	Zahl der Jahre, seit denen die Schienen liegen.	Procentsatz, bis zu welchem Theile a. die schweren Schienen	b. die leichten Schienen	c. die Schienenstühle	d. die Stoßverbindungen (Laschen)	e. die Nägel bis jetzt erneuert sind.	Material, aus dem die Schwellen bestehen.
	I. Staatsbahnen.									
1	Badische	22,5	16—17,5	1—15	—	—	—	—	—	Stoßschwellen aus Eichen-, Zwischenschwellen aus Tannenholz
2	Bayerische	24	14	1—16	—	—	—	—	—	Eichen-, Lärchen-, Föhren-, Fichten- und Tannenholz
3	Braunschweigische	21,29	19	1—25	n. not.	—	—	—	—	Eichen-, Kiefern- und Buchenholz rc.
4	Friedrich-Franz-E.	23	—	5	1,33	—	—	0,07	0,50	Kiefernholz
5	Main-Neckar-E.	21,8	20,4	23 resp. 7	7	91	—	0,01	33,0	Eichen- und Kiefernholz
6	Oldenburgische	22,33	—	2,5	0,43	—	—	—	0,05	Eichen- und Kiefernholz
7	Bebra-Hanauer	23,56	23,44—23,70	0,25—3,17	0,01	—	—	—	0,49	Eichen- und Nadelholz
8	Hannoversche	23,6	20,21	—*	—*	—*	—*	—*	—*	Eichen-, Kiefern- u. Buchenholz
9	Main-Weser-Bahn	21,57	23,35	—	—	—	—	—	—	Das 1. Geleis aus Eichen-, das 2. Geleis aus Nadel- und Eichenholz
10	Nassauische	22,15	21,97	1—12	3,82	—	—	0,51	1,92	Eichenholz
11	a. Niederschlesisch-Märkische	20,0—23,2	14,0—17,6	10—26	70,73	70,72	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
	b. Schlesische Gebirgsbahn	22,66	—	3	—	—	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
12	Preuß. Ostbahn	23,001	20,75	1—17½	27,60	27,60	—	—	—	ca. 7/10 Kiefern- und ca. 3/10 Eichenholz
13	Saarbrücker	20—22,917	23,619	4-13 resp. 1-11	—	10 resp. 11,77*	—	6,8 resp. 4,13*	10 resp. 4,10*	Eichen-, Kiefern- u. Buchenholz
14	Westfälische	23	16,7—23,57	21 resp. 1	127,00 resp. 2,02*	—*	—*	—	—	Eichen- und Kiefernholz
15	Sächsische östliche	19	18—21	1—22	—*	—	—	—	—	Kiefern- und Fichtenholz
16	Sächsische westliche	19	18	2—24	—*	—	—	—	—	Kiefern-, Fichten- u. Eichenholz
17	Württembergische	20,25	18,8	bis 11	—	—	—	—	—	Eichen- und Tannenholz
	II. Privatbahnen.									
	a) unter Staatsverwaltung.									
18	a. Bergisch-Märkische	20—23	14—20	9*	66,6*	69,15*	—	27,9*	64,8*	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
	b. Hessische Nordbahn	20—23	19	8—20	5,01	71,34	6,27	86,30	95,18	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
19	a. Oberschlesische	23,05	20,57	1—20	24,12*	74,03*	100,0	—	—	Kiefern- und Eichenholz
	b. Breslau-Posen-Glogauer	20,57	23,05	1—13	7,27*	32,97*	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
	c. Stargard-Posener	23,05	21,13	1—21	2,03*	59,71*	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
20	Rhein-Nahe-E.	23,619 u. 22,92	—	10	39,06	—	—	24,29	26,28	Eichen-, Tannen- u. Kiefernholz
21	Wilhelms-Bahn	21,67	16,80	1—13	33,35	—	—	37,65	60,30	Eichen- und Kiefernholz
22	a. Gößnitz-Geraer	19	—	3	3,22	—	—	—	—	Kiefernholz
	b. Greiz-Brunner	19	—	3	—	—	—	—	0,26	Kiefernholz
23	a. Löbau-Zittauer	21	19	8	94,35*	28,73*	—	—	10,44*	Kiefernholz
	b. Zittau-Reichenberger	19	22	9	15,35	12,29	—	—	4,28	Kiefern-, Fichten- u. Tannenholz
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	19	19	—	—*	—	—	—	—	Kiefernholz
25	Altona-Kieler	19	15,5	25,10, 3 u. 2	0,4	42,29	—	3,0	5,0	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
26	Bayerische Ostbahnen	21	—	9	11,50	—	—	—	—	größtentheils Nadel- (Föhren-), zum kleineren Theile Eichenholz
27	Berlin-Anhaltische	22,2	17—19	20	—*	—	—	—	—	größtentheils Kiefernholz, einige ältere aus Eichenholz
28	Berlin-Görlitzer	22,33—23	—	3	—*	—	—	—	—	Kiefernholz
29	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	22,5	21,05	12 resp. 22*	5,93	76,62	—	—	—	Kiefernholz
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	20,5	21,15	—	—	—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	23, 22½ u. 21	18⅔ u. 15	26	—*	—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
	b. Hinterpommer.	22½	15	10	6,95	6,95	6,37	6,37	6,37	Kiefern- und Eichenholz
	c. Vorpommersche	23	15	6	1,44	1,44	0,86	0,86	0,86	Kiefern- und Eichenholz
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	23,1	20,55	16 resp. 5*	166,0	91	79,05	50,80	91,52	Eichen- und Kiefernholz
33	Frankfurt-Hanauer	19,225	17,32	—	—	—	—	—	—	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
34	Glückstadt-Elmshorner	17,40	19,60	11 resp. 23	—	11,27	—	—	n. not.	Eichen- und Föhrenholz
35	Hessische Ludwigs-E.	21,3 u. 20,7*	19*	—*	—*	—	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
36	Homburger	18,4	—	8,21	1,79	—	—	—	11,85	Eichenholz
37	Kirchheimer	19	—	4	—	—	—	—	—	Eichen- und Tannenholz
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	20—23	18—20	15,56 resp. 7,95*	99,40 resp. 13,40*	—	—	—	—	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
39	Leipzig-Dresdener	18,05	13,75	11	6,22	9,16	—	0,29	5,62	Kiefernholz
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	15*	9*	1—6	100,0	—	—	100,0	100,0	Eichen-, ein kleiner Theil Föhrenholz

schreibung der Bahn.

(Konstruktion desselben).

34	35	36	37			38			39	40	
Präparirt sind die Schwellen:	Material, aus dem die Bettung besteht:	Gewöhnliche Stärke der Bettung, in der die Schwellen liegen.	a. Länge	b. Breite	c. Höhe	a. Länge	b. Breite	c. Höhe	Zahl der Jahre, seit denen die Schwellen durchschnittlich liegen.	Procentsatz, bis zu welchem Theile die Schwellen bis jetzt erneuert sind.	
			der Mittelschwellen.			der Schluß- oder Stoßschwellen.					
		Fuß.	Fuß.	Zoll.	Zoll.	Fuß.	Zoll.	Zoll.			
mit Quecksilbersublimat .	Kies, Sandstein, Kalksteinschotter und Granit	1	8	9	6	8	13	6	1—7	—	1
die Schienen ꝛc. theilweise mit Kupfervitriol und Quecksilbersublimat .	Sand, kleingeschlagene Steine und Kies . .	1,4-1,555	7,44-8,37	9—12	5—6	7,44-8,37	11—14	5,7—7	3—12	—	2
größtentheils mit Zinkchlorid	Kies und Steinschlag	0,9-1,36	7,27-7,73	7,27—10,01	5,45	8,18-9,09	9,09-12,73	5,45	n. not.	n. not.	3
mit Zinkchlorid . . .	Kies	1,17	8	10	6	9,5	12	6,5	5	—	4
mit Quecksilbersublimat .	theils Schotter und Kies, theils Kies . . .	1,34	9	9	6	9	12	6	16	155	5
mit Zinkchlorid* . . .	Sand	1,75	7,5—8,5	11—9	5,5—6,5	7,5—8,5	13—11	5,5-6,5	2,5	0,06	6
die kiefernen ꝛc. mit Quecksilbersublimat	theils Steinschotter, theils Kies	1,38	eich. 7,03 kief. 7,05	10,00 9,17	5,00 5,00	7,01 7,05	11,92	5,00 resp. 5,00	0,25-3,17	0,09	7
theils mit Zinkchlorid .	Kies	1,4	7,5	9,2	5,7	8,4	11,1	5,7	—*	—*	8
die kiefernen ꝛc. mit Quecksilbersublimat	zerkleinerte Steine u. Kies	1	7,97	10,05	5,92	7,97	11,93	5,92	—	—	9
9/10 des Best. mit Chlorquecksilber	Kies und Steinschutt	1,6	7,9	11,5	5,75	8	12	5,75	8 u. 10	10,75*	10
mit Zinkchlorid . . .	Kies	9/12-10/12	8	10	6	8—9	12	8	—	—	11 a
mit Zinkchlorid . . .	Kies und Steinschlag	3	8	10	6	9	12	6	3	—	- b
ca. 3/4 mit Kupfervitriol resp. Kreosot	Kies	1	8	10—12	6	9	13—14	6	1—17,5	63,95	12
mit Creosotöl	Kies, Steinschlag ꝛc.	1 1/8 resp. 1 1/2	8	10	6	9	11—12	6	6 1/2	74,12 resp. 34,07*	13
die kiefernen und ein kleiner Theil der eichenen mit Zinkchlorid . .	Kalkbruchstein, Sandstein und Kies . .	0,75	8	10	6	8	12	6	21—1	—*	14
mit Zinkchlorid . . .	theils Kies u. Steinschlag, theils Basalt und Granit	1	7	6—7	5	7	9—11	5—7	1—9	—*	15
theils mit Kupfervitriol und Zinkchlorid	Steinknack und Kies	0,6—1,4	7	6—8	6	7	9	6	2—9	—*	16
mit Kupfer- und Eisenvitriol	kleingeschlagene Steine u. Kies	1,37	7,76	9	6	7,76	11	6	6	ca. 75	17
die eichenen mit Kreosot, die buchenen mit Kupfervitriol, die kiefernen mit Kreosot und theils mit Sublimat	Packlage, Steine, Schlacken und Bruchsteine . .	1,25 u. 1,5	8	10	6	8	12	6	9*	49,14*	18 a
die buchenen m. Kupfervitriol, die kiefernen m. Kreosot und m. Kupfervitriol	Kies	2	8,33	10—12	6	8,33	10—12	6	14—16	94,70	- b
die kiefernen mit Zinkchlorid, die eichenen mit Kreosot . . .	Kies	1	8	10	6	8	10	6	—*	—*	19 a
die kiefernen mit Zinkchlorid, die eichenen mit Kreosot . . .	Kies	1	8	10	6	8	10	6	—*	—*	- b
die kiefernen mit Zinkchlorid, die eichenen mit Kreosot . . .	Kies	1	8	10	6	8	10	6	—*	—*	- c
mit Kreosotöl	Kies und Kleinschlag	1	8	11	6	9	11	6	9,5	43,57	20
nicht	Kies	1	8	6—10	6	8	10	6	10—12	82,55	21
nicht	Kies und Kieselschiefer	1	7	6—8	5	—	—	—	3	0,355	22 a
nicht	Steinknack und Kies	1	7	6—8	5	—	—	—	3	—	- b
nicht	Granit und Feldstein	1	7	6 u. 7	5	7	9 u. 6	5	8	213,02*	23 a
mit Zinkchlorid (auf kaltem Wege getränkt) . . .	Thonschiefer, Gneis und Granit	1	7	6 u. 7	5	7	9	5	6	82,40	- b
nicht	Sienitstein	1	7	6—7	5	7	9—11	5	13,5	—*	24
Zinkchlorid	Kies und Sand . .	1,5	9	11	6	10	12	6	15	96,19	25
die föhrenen mit Kupfervitriol, ein kleiner Theil mit Kreosot . .	Kleingeschläge, Kies, Sand (streckenweise ist Steingrundbau)	1,4	8	8	4,65	8	9	4,65	9	16,50	26
ein kleiner Theil mit kreosothaltigem Theeröl	Kies	3/4	8	10	6	9	12	6	11—12	231,9	27
nicht	Kies	1 1/4	8	10—12	6	8	10—12	6	3	—*	28
mit Kupfervitriol . . .	Kies	2/3—1	7,75—8	10	6	9,75 u. 10	12	6—7	14	114,19	29
die kiefernen mit Kupfervitriol	Kies	1	8,5	10—12	5—6	9	12	6	—	—	30
mit Eisen- und Kupfervitriol	Kies	1	8,5	10	6	9 3/4	12	6	—*	—*	31 a
mit Kupfervitriol . . .	Kies	1 1/6	8	12	6	9	11	6	10	15,22	- b
mit Zinkchlorid . . .	Kies	1 1/2	8	10	6	8	10	6	6	0,52	- c
die kiefernen mit Zinkchlorid	Kies und Steinschlag	2/3	8	10	6	8 u. 9	10—12	6	17 1/2	129,12	32
mit Kupfervitriol, Zinkchlorid und Kreosot	Kies und Sand . .	1,27-1,53	8,60	10,70	5,74	8,60	12,24	6,50	—	—	33
nicht	Kies und Sand . .	1	8,20	8,2—9,1	5,5—6,4	8,2	10—11	5,5-6,4	1—20	58,0	34
theilweise mit Sublimat, theilweise mit Kreosot	grober Kies . . .	1,1	7,97	11	6	7,97	12	6	—*	—*	35
nicht	Kies	1	8	9	6	8	12	6	7,23	15,22	36
nicht	Kies	1—2	8 1/2	8	5 1/2	8 1/2	10	5 1/2	4	—	37
mit Kreosotöl, Schwefel-Baryum, Eisen-Oxydul und Zinkchlorid .	Kies und Steinschlag	0,66—1,25 resp. 1,33*	8	10—12	6	8	12	6	15,01 resp. 7,01*	77,87 resp. 14,03*	38
theils mit Zinkchlorid, theils mit Kreosotöl	Kies, Porphyr, Thon und Glimmerschiefer . . .	2	8	8—10	7	8	10—11	7	8	14,17	39
nicht	Sand	1	9	10*	5—6	9	12	6	8	100,0	40

		29	30	31	32					33
					(Fortſ.) **I. Allgemeine Be-**					
										(Fortſ.) B. **Oberbau**
	A. Deutſche Eiſenbahnen.	Gewicht der Schienen oder des größeren Theils derſelben pro laufenden Fuß. 3.-Pfd.	Gewicht des kleineren Theils der Schienen pro laufenden Fuß. 3 Pfd.	Zahl der Jahre, ſeit denen die Schienen liegen.	Procentſatz, bis zu welchem Theile a. die ſchweren Schienen	b. die leichten Schienen	c. die Schienenſtühle	d. die Stoßverbindungen (Laſchen)	e. die Nägel bis jetzt erneuert ſind.	Material, aus dem die Schwellen beſtehen.
	II. Privatbahnen.									
41	a. Lübeck-Büchener . . .	22	20	17	50,71	—	—	—	—	Kiefernholz . . . .
	b. Lübeck-Hamburger . . .	22	20	3—4	—	—	—	—	—	Kiefernholz . . . .
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	21,1	18	bis 25	—*	—	—	—	—	Kiefernholz . . . .
43	a. Magdeburg-Halberſtädter	23,1	20,2	bis 20	n. bek.	—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	20,2	18,66	bis 20	n. bek.	—	—	—	—	Kiefernholz . . . .
44	Mecklenburgiſche	18	23	1—21	1	21	21	21	21	Kiefernholz . . . .
45	Neiſſe-Brieger	23	16,83 u. 20,57	4, 12 u. 14	0,64	85,80	—	0,64	0,64	Eichen- und ca. 2 Procent Kiefernholz . . . .
46	Niederſchleſiſche Zweigbahn .	18	22,7	bis 23	0,40	8,02	—	—	—	Eichenholz . . . .
47	Oſtpreußiſche Südbahn . .	22,4	—	—	—	—	—	—	—	Kiefernholz . . . .
48	a. Pfälziſche Ludwigsbahn .	21	—	20 reſp. 3	28,0	—	—	—	—	Eichen, Kiefern- u. Buchenholz
	b. Pfälziſche Maximiliansb.	20	—	13 reſp. 4	16,0	—	—	—	—	Eichen- und Buchenholz
	c. Neuſtadt-Dürkheimer . .	21	—	3½	—	—	—	—	—	Buchen-, Erlen- und Eichenholz
	d. Pfälziſche Nordbahnen .	20	—	—	—	—	—	—	—	Kiefern- und ein kleiner Theil Eichenholz . . . .
49	Rechte Oder-Ufer-E. . . .	22	16	12	8,0	—	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
50	Rheiniſche	22,5	18	1—30	10,3	80,0	72,5	11,0	60,0	Eichenholz und Eiſen .
51	Schleswigſche	19,3	18,32	13 reſp. 3 u. 1	15,0	2,0	—	—	28,0	Eichen- und Föhrenholz
52	Taunus-E.	22	12,2—18,5	—*	—*	—	—	—	—	Eichen-, Kiefern- u. Buchenholz*
53	a. Thüringiſche	22,7	16	16*	33,29	78,34	32,13	38,0	56,06	Eichen- und Kiefernholz
	b. Werra-E.	22	17	11	19,92	0,25*	10,28	3,66	23,24	Eichen- u. Buchenholz, außerd. Sandſteinwürfel als Schienenunterlagen*
54	Tilſit-Inſterburger . . .	22,5	—	4½	2,63	—	—	—	—	Kiefernholz . . . .
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.									
55	Ungariſche Nordbahn . .	21	—	2	0,1	—	—	0,006	0,2	Eichenholz . . . . .
56	Auſſig-Teplitzer	22	18	—	—	—	—	—	—	Kiefern-, Tannen-, Fichten-, Lärchen- und Eichenholz .
57	Böhmiſche Nordbahn . .	20	—	1	—	—	—	—	—	Kiefernholz . . . .
58	Böhmiſche Weſtbahn . . .	22,40	20,40	7 reſp. ½	46,50	—	—	11,35	9,94	Eichen-, Kiefern- u. Tannenholz
59	Brünn-Roſſitzer	20	23	13	—	—	—	—	—	Eichenholz . . . .
60	Buſchtěhrader a. Kralup-Kladno .	22,40	20,0 u. 18,0	1—10	53,4	—	—	3,4	14,0	Eichen-, Kiefern- u. Tannenholz
	b. Prag Wejhybka .			6	—	—	—	—	—	
	c. Pferde-Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .
61	Fünfkirchen-Barcs'er. . .	21	—	1	—	—	—	—	—	Eichenholz . . . . .
62	Galiziſche Carl-Ludwig-B. .	23,2	—	—	2,7	—	—	—	—	Eichen- und Föhrenholz
63	Graz-Köflacher	19,5	—	11	24,0	—	—	14,0	32,0	Lärchenholz . . . .
64	Kaiſer Ferdinands Nordbahn	21	14	19 reſp. 31	40,0	97,0	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
65	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn .	22,4	—	¾	—	—	—	—	—	Fichten-, Tannen- u. Kiefernholz
66	Kaiſerin Eliſabeth a. Lokom.-Bahn .	22,46	8	10	91,15	46,32	—	3,51	23,09	Eichen-, Lärchen-, Kiefern- u. Fichtenholz . . . .
	b. Pferde-Bahn .	3,25	—	15—25	—	64,0	—	—	—	Fichten-, Tannen- u. Kiefernholz
67	Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	23,22	—	2⅓	0,41	—	0,53	0,57	3,09	Eichenholz . . . .
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	23,10	—	14 reſp. 11	5,09	—	—	—	—	Eichenholz . . . .
69	a. Oeſterreichiſche nördliche .	23,46	22,84	30—15	17,0	6,3	5,0	0,30	5,50	Eichen- und ein geringer Theil Föhrenholz . . . . .
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche .	23,46	22,84	30—15	11,5	9,0	4,1	0,95	5,2	Eichen- und ein geringer Theil Föhrenholz . . . . .
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	23,46	20,39	30—15	7,0	7,2	3,0	0,1	4,0	Eichenholz . . . . .
70	a. Südbahn, Oeſterreichiſche	23	27	—	—	—	—	—	—	Eichen-, Lärchen- u. Buchenholz
	b. Tiroler	22,4—22,66	—	11,2 reſp. 10	—	—	—	—	—	Lärchen- und Eichenholz
71	Süd-Norddeutſche . . .	22,94	19,15	10	33,187	—	—	7,92	33,86	Fichten-, Tannen- u. Kiefernholz
72	Theiß-Bahn	22,3	17,8	9,79	7,41	—*	1,35	1,47	7,50	Eichenholz . . . .
73	Turnau-Kralup-Prager . .	18	—	4	4,48	—	—	1,04	2,82	Kiefernholz . . . .
	C. Fremdländiſche Bahnen.									
74	Niederländiſche Staats-E. .	21—23	—	1½—6	—	—	—	—	—	Eichen-, Tannen-, Lärchen- u. Kiefernholz, ſowie Eiſen .
75	Lüttich-Maſtrichter . . .	22	—	9 reſp. 1	2,0	—	—	—	1,0	Eichen- und Tannenholz
76	Niederländiſche Rhein-E. .	24,16	17,64	1—25	10,0	80,0	—	50,0	80,0	Tannen-, Buchen- u. Eichenholz
77	a. Warſchau-Wiener . . .	21,2	18	—	—	—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
	b. Warſchau-Bromberger .	21,2	18	7	—	—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz

34	35	36	37			38			39	40	
schreibung der Bahn.											
(Konstruktion desselben).											
Präparirt sind die Schwellen:	Material, aus dem die Bettung besteht:	Gewöhnliche Stärke der Bettung, in der die Schwellen liegen.	a. Länge	b. Breite	c. Höhe	a. Länge	b. Breite	c. Höhe	Zahl der Jahre, seit denen die Schwellen durchschnittlich liegen.	Procentsatz, bis zu welchem Theile die Schwellen bis jetzt erneuert sind.	
			der Mittelschwellen.			der Schluß- oder Stoßschwellen.					
		Fuß.	Fuß.	Zoll	Zoll.	Fuß.	Zoll.	Zoll.			
mit Chlorzink . . .	Kies	1	8	10	6	8	10	6	8—10	—	41 a
mit Chlorzink . . .	Kies	1	8	10	6	8	10	6	3—4	—	- b
mit Kupfervitriol . .	Kies	1	8	9 u. 10	6	8	10 u. 12	6	ca. 14	—*	42
theilweise mit Kupfervitriol resp. mit Zinkchlorid . .	Kies	1	8	9	6	8	12	6	14	—	43 a
theilweise mit Kupfervitriol resp. mit Zinkchlorid . .	Kies	1	8	9 u. 10	6	9	12	6	14	n. bek.	- b
mit Kupfervitriol . .	Kies	½—1	7¾	10	6	9⅔	12	6	1—21	90	44
nicht	Kies	½	8	10	6	8	12	6	4	167,46	45
nicht	Kies	0,42-0,67	8	10	6	8 u. 9	10—12	6	10	100,40	46
nicht	Kies	1,17	8	10	6	8	12	6	—	—	47
die eichenen nicht, die kiefernen m. Quecksilbersublimat, d. buch. m. Kupfervitriol	Kies u. Sandsteinschotter	1½	8	9—12	6	8*	12	6	20 resp. 3	90	48 a
die eichenen nicht, die buchen. m. Kupfervitriol, einige mit Quecksilbersublimat	Kies u. Sandsteinschotter	1½	8	9—12	6	8,5*	12	6	13 resp. 4	50	- b
die Erlenschwellen mit Quecksilbersublimat, die buchenen mit Kupfervitriol	Kies und Steinschotter	1½	8	9—12	6	—	—	—	3½	—	- c
die kiefernen mit Quecksilbersublimat	Steinschotter und Kies	1½	8	9—12	6	—	—	—	—	—	- d
nicht	Kies, eine kleine Strecke Kalkstein und Schlacke	1—1½	8	10	6	9	12	6	12	100,53*	49
mit 2 Theilen Steinkohlentheer und 1 Theil Kreosotöl . .	Kies, Basaltkleinschlag u. Hochofenschlacke	1,33	8	10	6	8	10	6	1—30	40,0	50
nicht	Kies und Sand . .	1,6	8	12 u. 11	6 u. 5½	8	10	5	7 u. 2⅓	100⅓ u. 6	51
mit Kreosotöl und Doppelchlorquecksilber*	Kies	0,6—1,8	8	10—11	5,5	8	12	6	10—15	n. bek.	52
nicht	Kies	1,0	8	9—10	5—6	9—10	12—14	5—6	15*	88,06	53 a
ein Theil der kiefernen mit Quecksilbersublimat . . .	Steinpackung und Kies	1½	8	10 u. 9	5 u. 6	9	11	6	6	51,32	- b
nicht	Kies	1,3	8	10	6	9	10	6	4½	1,14	54
nicht	Kies	1,25	7,5	oben 5, unten 9	6	7,5	oben 8, unten 12	6	2	0,45	55
nicht	Phenolith- u. Porphirschotter	1	7,5	9	6	7,5	12	6	5	15,0	56
nicht	Sturzpflaster, Schlägel u. Flußschotter . . .	1,12	7,55	7,50	6,04	7,55	11,55	8,05	1	—	57
nicht	Steingrundlage und darüber Schotter . . .	1,5	7,55	9	6	7,55	12	6	7	23,37	58
nicht	Grubenschotter . .	1,5	7,5	10	6	8	12	6	9	—	59
nicht	Kleinschlag, Kieselschotter und Sand, Schlacken	1,34	7,55	9—10	6	7,55	11—13	6	5—6 5 resp. 4	148,2 100,0	60a - b
. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .	. . .	. . .	. .	. . .	. . .	- c
nicht	grober Sand . . .	1,5	7½	8	6	7½	12	6	1	—	61
nicht	Fluß-, Gruben- und Schlägelschotter . .	1,5	7,55	10,07	6,04	7,55	12,09	6,04	5	—	62
nicht	Kies	1,5	7,5	6—12	6	7,5	8—16	6	6	100,0	63
9000 Stück kieferne mit Chlorzink	Fluß- u. Schlägelschotter	1,5	7,5	12	6	7,5	14	6	8	—	64
nicht	Granit und Kiesel .	1,5	7,5	9	6	7,5	10,5	6	¾	—	65
nicht	Schotter	2	7,6—8	6—12	6	7,5—8	12	6	10	60,54	66 a
nicht	Schlägelschotter . .	1,5	12 u. 18	6	7	6	8	—	—	—	- b
nicht	Fluß-, Gruben- und Schlägelschotter . .	0,75	7,55	12	6	7,55	12	6	2⅓	0,18	67
nicht	Bruchsteine und Schlägelschotter	1,25	7,5	oben 6, unten 12	6	7,5	oben 9, unten 12	6	11,3	91,24	68
nicht	Fluß- und Schlägelschotter	1,4	8	5	5	8	8½	5½	7	10,5	69 a
nicht	Flußschotter . . .	1,4	8	5	5½	8	8½	5½	7,3	10,8	- b
nicht	Flußschotter . . .	1,4	8	5	5½	8	8¼	5½	8	10,0	- c
mit Kupfervitriol . .	Schlägel-, Fluß- und Grubenschotter . .	1,5	7,5	9	6	7,5	12	6	—	—	70 a
nicht	Gruben- u. Schlägelschotter	1,5	7,5—8	10	6	7,5—8	12—14	6	2—7	—	- b
nicht	Gruben- u. Schlägelschotter	1,51	7,5	6	6	7,5	9	6	5	99,83	71
nicht	Gruben- u. Schlägelschotter	1,25	7,51	9	6	7,51	12	6	9,79	63,25	72
nicht	Sturzpflaster (9" hoch) u. 3" hoh. a. Grubenschotter bestehend. Bett	1,5	7,5	6	6	7,5	9	6	4	0,53	73
mit Kreosot u. Kupfervitriol	Kies, Sand und Sand mit Kieselbeckung . .	2	8	10—11	5—6	8	10—11½	5—6	1½—6	—	74
nicht	Kies	1,59	8,29	6,9	3,5	8,28	7,4	3,7	7	40,0	75
mit Kreosotöl . . .	Sand und Kies . .	2	8,28	10,75	5,37	8,28	10,75	5,37	12	40,0	76
nicht	Kies	½	8	10	6	8	10	6	—	—	77 a
nicht	Kies	½	8	10	6	8	10	6	7	—	- b

(Fortſ.) **I. Allgemeine Be=**

C. Neigungs-Verhältniſſe.

	A. Deutſche Eiſenbahnen.	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
		Länge der horizontalen Strecken.	Das Steigen beträgt im Ganzen.	Das Fallen beträgt im Ganzen.	Länge der geraden Strecken.	Länge der Strecken mit Steigung.							Die ſtärkſte Steigung auf der Bahn beträgt:
						bis 1/1200.	von 1/1200 bis 1/600.	von 1/600 bis 1/300.	von 1/300 bis 1/200.	von 1/200 bis 1/100.	von 1/100 bis 1/40.	von 1/40 und ſtärker.	
	I. Staatsbahnen.	Ruthen.	Fuß.	Fuß.	Ruthen.	Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.	
1	Badiſche	42 295*	1825,6	799,77	87 843	2476*	1137	4329	16 306	19 313	5017	—	1 : 150
2	Bayeriſche	81 587	3629,5	3643,5	292 261	8048	10 191	10 885	34 808	107 143	12 615	1431	1 : 40
3	Braunſchweigiſche	16 081	1897,54	1101,17	43 068	4068	1227	3048	9714	13 952	3786	—	1 : 53
4	Friedrich-Franz-E.	10 335	870,31	575,08	21 831	—	—	320	2734	9380	—	—	1 : 100
5	Main-Neckar-E.	5 644	225,58	180,0	19 690	1360	2310	1659	4250	—	—	—	1 : 333
6	Oldenburgiſche	11 901	211,04	208,90	19 979	691	759	850	2826	1761	—	—	1 : 175
7	Bebra-Hanauer	8 760	693,89	1010,17	24 290	1127	76	710	2856	7808	1257	—	1 : 100
8	Hannoverſche	64 123	972,59	—	154 870	—	—	43 786*	81 468	21 643*	—	—	1 : 64
9	Main-Weſer-B.	11 188	890,80	1158,42	33 599	926	107	877	947	13 384	261	—	1 : 100
10	Naſſauiſche	14 519	524,19	397,35	24 144	6234	2368	1322	8203	3761	—	—	1 : 159
11	a. Niederſchleſiſch-Märkiſche	21 896	1513,62	1149,01	81 965	16 593	2005	2180	7215	25 256	—	—	1 : 116
	b. Schleſiſche Gebirgsbahn	11 352	1134,17	213,60	25 689	—	—	290	20	10 446	19 146	—	—
12	Preuß. Oſtbahn	70 322	3360,32	3405,87	193 916	9038	7016	8587	26 577	38 987	134	—	1 : 100
13	Saarbrücker	10 616	332,36	692,64	18 110	300	680	650	1446	3112	—	—	1 : 100
14	Weſtfäliſche	29 421	1758,30	1676,16	78 790	9762	3855	3849	8686	10 792	6659	—	1 : 79
15	Sächſiſche öſtliche	14 950	—*	—*	32 182	3956	3498	460	2027	11 881	2641	2089	1 : 40
16	Sächſiſche weſtliche	37 796	—*	—*	73 116	245	150	346	7195	46 344	13 213	996	1 : 40
17	Württembergiſche	43 212	7638,20	3475,63	107 783	1199	1032	4290	25 398	59 248	16 621	1338	1 : 45
	II. Privatbahnen												
	a) unter Staatsverwaltung.												
18	a. Bergiſch-Märkiſche	31 897	5041,66	4129,79	101 499	5263	2205	1922	8817	39 055	7137	3282	1 : 30
	b. Heſſiſche Nordbahn	9 283	861,16	1050,02	20 495	—	—	358	2085	9397	—	—	1 : 100
19	a. Oberſchleſiſche	15 173*	1020,55	651,63	46 666	2320*	2728	2830	5300	14 383	325	—	1 : 190
	b. Breslau-Poſen-Glogauer	21 476	652,95	821,05	49 562	1320	1410	575	3119	8065	783	—	1 : 80
	c. Stargard-Poſener	11 123	684,40	522,32	36 661	1860	805	1070	5599	9347	—	—	1 : 190
20	Rhein-Nahe-E.	9 320	956,43	409,26	17 373	—	301	619	1100	13 560	851	—	1 : 100
21	Wilhelms-Bahn	15 091	1229,83	761,58	32 309	1250	1520	1225	5388	11 461	1743	—	1 : 80
22	a. Gößnitz-Geraer	2 383	380,10	330,74	4 909	—	—	—	496	1350	1652	—	1 : 90
	b. Greiz-Brunner	301	62,29	337,87	1 471	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	1 974	302,88	302,93	4 187	—	—	—	90	3087	—	—	1 : 100
	b. Zittau-Reichenberger	1 351	447,07	90,23	3 033	—	—	—	883	3693	—	—	1 : 100
	b) in Privatverwaltung.												
24	Alberts-Bahn	628	291,34	—	2 611	—	—	—	331	2345	296	—	1 : 95
25	Altona-Kieler	16 710	1052,06	1044,52	46 598	3911	884	3396	8482	7392	—	—	1 : 100
26	Bayeriſche Oſtbahnen	44 201	2228,88	2488,8	108 929	3881	2832	2601	12 596	29 671	—	—	1 : 100
27	Berlin-Anhaltiſche	19 203	990,40	670,97	71 810	18 096	2359	5390	17 869	6280	—	—	1 : 150
28	Berlin-Görlitzer	26 550	818,93	231,04	45 467	1100	3260	1740	6033	9974	—	—	1 : 150
29	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	25 608	337,02* / 11,40*	427,19* / 44,82*	65 946	1242*	4401	4827	9001	632	—	—	1 : 1 28*
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	8 875	197,19	162,42	31 747	11 134	2675	4455	182	150	—	—	1 : 200
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	17 557	820,30	614,37	46 584	1890	240	2660	11 700	5879	—	—	1 : 144
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	11 046	753,37	824,51	34 481	790	700	1015	5286	10 144	—	—	1 : 150
	Berlin-Stettiner c. Vorpommerſche	24 651	781,83	911,25	49 738	648	523	1908	3532	8253	—	—	1 : 150
32	Breslau-Schweidn.-Freiburger a. Bresl.-Hermsdorf.	3 424	1113,29	47,13	15 126	1510	530	1250	2504	6990	2252	940	1 : 50
	Breslau-Schweidn.-Freiburger b. Liegnitz-Frankenſt.	7 149	857,05	332,72	19 586	940	100	360	2727	7650	1825	—	1 : 85
33	Frankfurt-Hanauer	2 046	35,99	4,75	5 397	2947	935	—	467	—	—	—	1 : 500
34	Glückſtadt-Elmshorner	4 963	50,80	61,0	6 329	394	—	188	479	481	—	—	1 : 200
35	Heſſiſche Ludwigs-E.	29 925	862,21	370,33	44 074	2477	1062	1036	2340	11 027	193	—	1 : 75
36	Homburger	1 081	85,21	307,11	3 487	748	—	—	—	264	347	—	1 : 66
37	Kirchheimer	240	—	20,34	1 650	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	46 236	2298,2	1704,44	108 512	4928	3125	1961	16 087	19 685	4178	—	1 : 63
39	Leipzig-Dresdener	19 018	1069,32	1310,95	38 911	1075	842	1097	3694	14 088	—	—	1 : 100
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	287	—	22,95	1 449	—	—	—	—	—	—	—	—

schreibung der Bahn.

gerade Strecken und Curven.

53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	
Länge der Strecken mit Fall:							Der stärkste Fall auf der Bahn beträgt:	Länge der Strecken in Curven.							Der kleinste Radius der Curven beträgt:	
bis 1/1200.	von 1/1200 bis 1/900.	von 1/900 bis 1/600.	von 1/600 bis 1/300.	von 1/300 bis 1/100.	von 1/100 bis 1/50.	von 1/50 und stärker.		bis 1000 Ruthen Radius.	von 1000 bis 800 Ruthen Radius.	von 800 bis 600 Ruthen Radius.	von 600 bis 400 Ruthen Radius.	von 400 bis 200 Ruthen Radius.	von 200 bis 100 Ruthen Radius.	von 100 Ruthen Radius und weniger.		
Ruthen.		Ruthen		Ruthen.		Rth.		Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.		Rth.		
1759*	939	1092	6849	6887	1575	—	1 : 63	3121*	650	1633	4875	7080	4176	596	61,33	1
24 897	5406	12 541	33 881	88 154	14 805	1356	1 : 50	10 254	5452	12 219	23 574	53 829	35 308	11 880	48,75	2
2778	1091	1129	6680	6302	2857	—	1 : 80	454	920	1918	5611	13 887	6566	287	96,98	3
—	—	—	1140	6961	—	—	1 : 100	256	275	2034	2221	4019	234	—	200,0	4
1534	1117	—	5195	—	—	—	1 : 333	—	103	202	646	211	1259	77	93,0	5
938	218	439	1763	3092	—	—	1 : 175	—	354	1374	1297	1630	520	84	93,0	6
306	649	2249	3643	4099	4855	—	1 : 100	—	—	824	152	7779	5347	—	122,22	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 056*	—	26 169*	5923	—	76,0	8
4293	1192	420	4137	14 844	290	—	1 : 100	—	—	711	1032	11 559	5807	162	66,38	9
2717	1505	475	6513	2652	—	—	1 : 159	—	93	—	1819	8220	10 391	5603	79,66	10
—	500	1964	6465	19 174	—	—	1 : 114	173	4130	989	7110	8331	388	162	50,0	11 a
—	—	—	—	—	—	—	—	in Kol. 62	248	in Kol. 62	1622	2037	7696	3055	100,0	- b
5680	4762	4072	17 172	49 177	131	—	1 : 100	8834	1371	14 024	11 388	10 367	1500	254	50,0	12
3340	60	1804	6220	5346	—	—	1 : 100	—	30	61	2009	8427	3906	1010	90,0	13
3894	2322	2766	5808	8104	7880	—	1 : 60	740	580	1804	4838	13 715	3331	—	150,0	14
1203	1008	590	930	8585	1222	—	1 : 100	231	—	672	3519	12 049	4953	1434	60,0	15
—	586	403	1399	19 818	12 189	—	1 : 77	822	438	1046	3088	15 132	26 390	20 648	45,13	16
1955	1616	3943	5096	31 994	5221	—	1 : 65	124	236	3169	8023	26 757	34 530	6179	29,68	17
4154	623	1060	10 678	37 939	8856	—	1 : 71	1134	1002	2060	9227	27 338	17 462	3365	50,0	18 a
523	532	382	2356	12 544	—	25	1 : 36	—	—	—	—	8891	5745	2122	53,47	- b
440*	914	300	3975	8835	540	—	1 : 100	—	2670*	3757	2633	1713	549	75	90,0	19 a
100	2969	661	3698	10 101	1475	—	1 : 100	—	—	—	3480	1732	574	404	62,50	- b
950	2024	721	4101	7661	—	—	1 : 200	—	672	96	3583	4172	77	—	200,0	- c
—	—	742	1381	1849	2391	—	1 : 100	—	669	186	102	2427	11 091	502	100,0	20
792	—	1581	2307	5756	1545	—	1 : 80	942	1202	770	4884	6764	1907	—	100,0	21
—	—	—	—	954	2405	—	1 : 85	—	—	—	—	447	2326	1558	75,20	22 a
—	—	—	—	—	2419	—	1 : 85	—	—	—	—	56	1048	145	90,0	- b
—	—	—	612	2907	350	—	1 : 90	—	—	499	696	3127	511	—	120,30	23 a
—	—	—	301	872	—	—	1 : 100	—	—	473	351	1525	1718	—	105,27	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	834	113	75,0	24
597	551	2605	13 700	6542	—	—	1 : 100	200	—	766	4526	8672	3795	146	30,0	25
3800	2147	9549	19 711	29 133	—	—	1 : 100	34	253	1815	3128	22 399	21 993	1571	77,50	26
7982	600	3967	7227	6797	—	—	1 : 150	436	8369	2347	3807	3195	4577	255	94,50	27
490	550	668	1764	3106	—	—	1 : 200	—	460	79	1421	6457	1351	—	175,0	28
10 490*	6238	5734	9688	1579	—	—	1:300* 1:228*	—	3474*	1070	5808	2937	179*	26*	250,0* 62,9*	29
4711	888	1905	4239	—	—	—	1 : 300	828	—	2949	2734	716	90*	—	150,0	30
2621	789	2392	4627	8749	—	—	1 : 150	557	1680	558	3810	4949	777	100	58,33	31 a
30	701	401	3311	12 486	—	—	1 : 150	88	325	1205	2220	7223	—	115	60,0	- b
2466	—	4498	3705	10 707	—	—	1 : 150	2666	325	1801	3896	1856	319	290	60,0	- c
—	—	—	—	634	—	—	1 : 150	—	280	—	2751	—	432	1445	50,0	32
—	—	150	1450	2305	1100	—	1 : 85	44	—	—	2205	3246	675	—	200,0	
—	—	—	186	—	—	—	1 : 496	245	—	575	341	—	—	23	79,65	33
327	—	1071	435	492	—	—	1 : 200	—	16	—	1381	924	180	—	182,55	34
465	133	1540	1983	4189	313	—	1 : 74	470	845	798	2230	6406	2012	204	95,58	35
—	—	202	90	744	1345	—	1 : 67	—	—	149	—	233	906	55	95,24	36
—	—	—	—	1292	198	—	1 : 90	180	—	—	—	—	—	—	—	37
9950	4572	5687	14 664	10 457	3940	—	1 : 80	477	1606	488	4928	13 560	14 330	1568	40,0	38
496	—	135	3466	13 807	—	—	1 : 100	1090	403	2006	1724	5553	2300	5528	60,17	39
—	233	697	388	—	—	—	1 : 500	—	—	—	—	—	—	155	30,99*	40

(Fortf.) **I. Allgemeine Be=**

C. Neigungs-Verhältnisse,

	A. Deutsche Eisenbahnen. II. Privatbahnen.	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
		Länge der horizontalen Strecken. Ruthen	Das Steigen beträgt im Ganzen. Fuß	Das Fallen beträgt im Ganzen. Fuß	Länge der geraden Strecken. Ruthen	Länge der Strecken mit Steigung. bis 1/1200. Ruthen	von 1/1200 bis 1/900. Ruthen	von 1/900 bis 1/600. Ruthen	von 1/600 bis 1/300. Ruthen	von 1/300 bis 1/100. Ruthen	von 1/100 bis 1/40. Ruthen	von 1/40 und stärker. Ruthen	Die stärkste Steigung auf der Bahn beträgt:
41	a. Lübeck-Büchener	1875	195,02	138,39	7529	825	—	600	4558	110	—	—	1:200
	b. Lübeck-Hamburger	6177	141,10	139,6	12 414	—	—	102	2537	2873	—	—	1:200
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	4884	518,7	313,97	29 830	6606	2404	2026	9855	2603	—	—	1:170
43	a. Magdeburg-Halberstädter	5485	1205,22	572,32	35 313	3690	960	1540	9818	11 376	1260	—	1:60
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	6563	180,16	256,28	22 962	2270	410	520	3615	490	—	—	1:204
44	Mecklenburgische	8702	320,0	376,0	25 165	—	2840	1030	1940	2320	—	—	1:200
45	Neisse-Brieger	3494	281,10	83,40	9044	500	—	300	4775	1340	—	—	1:150
46	Niederschlesische Zweigbahn	2535	473,25	282,45	12 842	100	—	110	3560	5455	—	—	1:120
47	Ostpreußische Südbahn	27 051	2027,07	1308,82	47 528	—	500	946	2579	16 245	—	—	1:150
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	9418	530,80	969,12	34 185	1886	1059	327	5301	5138	529	—	1:90
	b. Pfälzische Maximiliansb.	2592	203,54	358,37	12 111	146	132	79	344	3112	—	—	1:200
	c. Neustadt-Dürkheimer	1333	121,07	133,49	2351	—	—	—	—	1127	—	—	1:100
	d. Pfälzische Nordbahnen	3084	77,41	141,52	3139	—	—	—	—	1043	—	—	1:140
49	Rechte Oder-Ufer-E.	16 090	1281,85	528,42	46 603	2494	1060	3001	6576	13 609	—	—	1:120
50	Rheinische	42 274	2597,42	1187,13	99 439	13 734	1482	1915	11 409	21 004	5186	716	1:37
51	Schleswigsche	15 738	872,8	1163,6	44 948	1443	2867	1456	6261	9156	419	—	1:80
52	Taunus-E.	760	126,0*	91,0	8783	869	—	398	2356	2628	—	—	1:109
53	a. Thüringische	14 732	2115,98	1373,50	51 293	3771	2214	3098	3139	27 336	—	—	1:100
	b. Werra-E.	8967	748,76	610,78	25 570	580	520	550	1620	9193	7853	—	1:50
54	Tilsit-Insterburger	5452	171,59	253,07	12 586	—	—	—	162	3100	—	—	1:200*
	B. Oesterreichische Bahnen.												
55	Ungarische Nordbahn	5226	877,98	355,32	25 339	1317	900	1624	5893	10 350	315	—	1:80
56	Aussig-Teplitzer	989	437,0	96,0	4610	—	—	—	885	3785	—	—	1:115
57	Böhmische Nordbahn	3383	364,39	228,81	6491	—	—	155	361	4126	—	—	1:110
58	Böhmische Westbahn	10 547	1832,78	694,24	31 114	1880	2012	1795	5946	9925	6973	—	1:60
59	Brünn-Rossitzer	391	580,0	138,0	4994	279	134	170	150	2455	1874	536	1:38*
60	Buschtěhrader a. Kralup Kladno	1771	732,79	63,6	4041	—	—	—	—	883	1459	4064	1:53
	Buschtěhrader b. Prag-Wejhybka	385	689,88	—	3323	—	—	—	1172	4177	839	849	1:42
	Buschtěhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er	3048	196,20	333,17	15 936	377	—	302	447	3326	—	—	1:200
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	31 591	1029,0	652,8	78 413	2851	3093	5164	15 079	6549	—	—	1:200
63	Graz-Köflacher	800	366,15	90,20	7866	295	—	—	876	4409	875	—	1:95
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	32 080	2460,0	1548,0	128 464	18 760	12 719	12 719	14 815	14 897	1678	247	1:50
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	8512	—	218,44	24 170	—	632	444	5034	2543	2538	—	1:100
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	20 369	2643,30	1881,35	80 783	353	3912	1301	15 309	30 655	7404	—	1:50
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	1962	1767,36	1348,44	13 463	—	—	746	1504	4936	4377	2323	1:46
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	16 622	735,91	1295,0	55 964	1535	1084	3502	3821	9333	—	—	1:125
68	Mohacs-Fünfkirchener	3059	535,81	138,99	12 510	1435	572	2564	242	4489	1157	—	1:70
69	a. Oesterreichische nördliche	33 548	1479,43	1073,35	88 017	1548	3274	4316	8494	26 586	—	—	1:150
	b. Oesterreichische südöstliche	76 425	280,85	511,33	149 813	26 616	4268	5629	14 476	6854	—	—	1:140
	c. Wien-Neu-Szönyer	14 311	139,96	461,15	35 951	738	3416	1284	1500	944	—	—	1:200
70	a. Südbahn, Oesterreichische	126 434	7048,09	8250,51	309 555	6584	7252	4531	32 290	53 146	13 264	3966	1:40
	b. Tiroler	17 973	2950,69	4059,82	55 940	1450	1137	4593	5710	4852	994	7503	1:40
71	Süd-Norddeutsche	8629	2383,39	1355,34	34 974	885	2797	2558	4692	8883	13 086	—	1:70
72	Theiß-Bahn	84 034	909,2	321,17	141 669	10 769	12 369	14 389	13 646	1613	—	—	1:200
73	Turnau-Kralup-Prager	4642	324,71	599,77	15 861	586	1100	176	699	3896	—	—	1:120
	C. Fremdländische Bahnen.												
74	Niederländische Staats-E.	130 921	1483,0	2114,0	175 415	3518	4985	3612	14 464	9793	2251	—	1:62,5
75	Lüttich-Mastrichter	2272	32,5	128,64	5404	—	—	599	874	—	—	—	1:300
76	Niederländische Rhein-E.	30 739	122,0	94,0	37 614	2311	—	1433	6201	189	—	—	1:200
77	a. Warschau-Wiener	16 344	1567,0	1236,0	75 226	5455	1258	5361	9802	20 306	—	—	1:107
	b. Warschau-Bromberger	17 209	384,10	495,04	33 874	350	—	1374	2821	4961	—	—	1:190

53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	
schreibung der Bahn.																
gerade Strecken und Curven.																
Länge der Strecken mit Fall:							Der stärkste Fall auf der Bahn beträgt:	Länge der Strecken in Curven.							Der kleinste Radius der Curven beträgt:	
bis 1/1200.	von 1/1200 bis 1/600.	von 1/600 bis 1/400.	von 1/400 bis 1/300.	von 1/300 bis 1/100.	von 1/100 bis 1/50.	von 1/50 und stärker.		bis 1000 Ruthen	von 1000 bis 800 Radius.	von 800 bis 600 Ruthen	von 600 bis 400 Radius.	von 400 bis 200 Ruthen	von 200 bis 100 Radius.	von 100 Ruthen Radius und weniger.		
Ruthen.		Ruthen		Ruthen.		Mtr.		Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.		Mtr.		
960	—	—	3672	—	—	—	1 : 300	—	346	1570	2473	484	219	—	100,0	41 a
—	—	—	1810	3168	—	—	1 : 200	276	—	—	1405	2376	92	104	90,0	- b
861	733	980	6379	1155	—	—	1 : 175	—	13	5507	310	1956	870	—	140,0	42
552	483	1191	4588	5916	—	—	1 : 180	—	159	97	3918	5877	1388	114	95,0	43 a
6670	1490	1180	4160	990	—	—	1 : 227	—	—	—	3154	1787	—	555	50,0	- b
—	3210	860	3640	9588	—	—	1 : 200	—	2745	1917	5474	3203	215	194	100,0	44
200	—	—	1130	620	—	—	1 : 200	—	64	488	1791	972	—	—	300,0	45
630	140	100	2540	3830	—	—	1 : 150	393	—	—	3407	2055	373	—	200,0	46
—	—	1960	670	11 458	—	—	1 : 200	—	—	—	900	10 972	910	100	50,0	47
5075	1503	1559	6344	9069	791	—	1 : 90	690	79	782	1288	4113	6550	313	79,33	48 a
158	637	212	3305	4071	—	—	1 : 200	158	—	478	1567	907	939	—	132,6	- b
—	—	—	—	1156	—	—	1 : 100	—	—	—	—	443	822	—	106,2	- c
—	637	955	931	997	—	—	1 : 120	—	—	—	—	502	2346	291	95,58	- d
816	—	2210	3180	5222	—	—	1 : 150	1197	542	1349	2416	1753	382	16	70,0	49
10 988	523	3572	6493	11 834	2016	164	1 : 48	1694	150	1539	6349	11 969	10 745	1455	42,0	50
997	3036	1697	7002	11 384	983	—	1 : 90	1627	1358	1089	5825	4281	2376	152	89,18	51
2252	1606	549	1806	216	—	—	1 : 117	151	894	981	1497	383	513	241	47,8	52
624	50	690	2464	19 092	—	—	1 : 100	800	617	2195	4797	14 711	2797	—	125,0	53 a
—	160	—	1333	6585	8139	—	1 : 70	—	—	102	13	4055	15 698	62	100,0	- b
—	460	478	1170	3581	46,7*	20*	1 : 200*	52	—	106	216	1394	115	—	120,0*	54
340	330	540	1532	4980	—	—	1 : 150	242	—	—	264	630	6113	708	87,5	55
—	160	—	235	1468	—	—	1 : 110	—	—	—	299	1475	926	207	75,45	56
—	—	173	873	2102	786	—	1 : 90	—	—	—	—	2514	1722	1229	75,52	57
1120	630	825	2169	6442	1260	—	1 : 95	71	35	—	844	3316	15 817	327	75,54	58
101	—	—	—	810	554	—	1 : 65	—	—	—	146	536	865	919	50,0	59
—	—	—	—	55	177	134	1 : 60	—	—	196	—	511	1869	1825	50,37	60 a
—	—	—	145	—	—	—	1 : 300	—	—	—	—	482	1723	2039	50,37	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
2055	2105	1032	1862	4233	—	—	1 : 153	818	—	—	436	289	478	—	125,89	61
6569	2623	6438	12 340	1312	—	—	1 : 200	3169	1767	2401	4982	2579	297	—	65,54	62
—	—	—	2299	995	—	—	1 : 200	—	—	—	—	—	1276	1412	50,0	63
14 916	7535	2112	16 578	11 432	5105	—	1 : 50	6082	7459	8435	6448	5371	3470	250	60,40	64
—	1444	1031	4032	7820	2110	—	1 : 100	—	—	—	748	4928	5870	424	42,4	65
554	2544	823	5834	20 022	5571	289	1 : 22*	—	—	2065	4001	9188	14 481	4422	75,54	66 a
—	326	219	4186	12 856	1305	—	1 : 70	—	—	—	—	827	3349	17 101	10,0	- b
1794	3529	4766	1456	11 445	—	—	1 : 125	788	66	668	2878	8704	2605	250	100,0	67
378	—	—	—	2266	—	—	1 : 200	—	—	—	96	1189	2203	164	50,36	68
6606	6764	8545	9675	15 244	—	—	1 : 150	—	—	620	2986	10 547	17 224	5206	55,39	69 a
17 095	4500	3629	15 943	10 334	—	—	1 : 115	6579	6588	4008	9977	3179	2889	107	50,35	- b
2293	6887	2641	3841	3665	—	—	1 : 200	5001	301	—	267	—	—	—	201,44	- c
12 512	20 564	11 847	51 702	67 303	13 575	2556	1 : 41	2586	2203	14 814	12 695	25 246	26 147	34 292	50,4	70 a
4360	1920	763	5299	9602	7706	7509	1 : 45	72	—	450	4521	6873	7157	6750	63,0	- b
960	1218	264	2077	5764	7467	—	1 : 70	121	—	—	713	3436	11 375	8660	72,93	71
2726	2225	4067	8091	—	—	—	1 : 400	1614	—	957	1793	7296	600	—	176,26	72
389	579	247	2750	7985	—	—	1 : 150	—	51	—	596	2385	3516	640	73,51	73
5531	3442	5400	14 204	12 211	3453	1133	1 : 50	1376	—	3100	7641	15 773	6437	1137	89,19	74
—	—	—	3313	664	—	—	1 : 200	—	—	655	156	1148	358	—	150,0	75
475	49	—	4410	756	—	—	1 : 158	—	244	6568	665	1055	100	—	185,87	76
3843	1823	3253	9155	14 605	—	—	1 : 164	—	—	265	431	2443	3529	354	61,93	77 a
931	520	1417	2295	5704	—	—	1 : 150	—	—	—	135	3793	—	—	218,9	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.

D. Telegraphen.

		69	70	71		72		73	74
	A. Deutsche Eisenbahnen.	Name des Begründers des Systems, nach welchem die elektromagnetischen Telegraphen eingerichtet sind.	Anzahl der elektromagnetischen Telegraphen-Leitungen.	Anzahl der Sprech-Apparate.	Anzahl der Glocken-Apparate.	Länge der a. kupfernen Drähte der Hauptleitungen. Ruthen.	Länge der b. eisernen Drähte der Hauptleitungen. Ruthen.	Telegraphen-Stationen. Anz.	Optische Telegraphen. Anz.
	I. Staatsbahnen.								
1	Badische	Morsé*	1*	175	103	—	214 920	138	—
2	Bayerische	Stohres, Morsé, Siemens und Halske	2 resp. 1	285	—	4692	437 448	222	1644
3	Braunschweigische	Morsé	3 resp. 2	64*	354	—	198 970	24	345
4	Friedrich-Franz-E.	Siemens	1	20	109	—	31 130	8	116
5	Main-Neckar-E.	Morsé, Kramer, Fardely und Siemens	5	25	13	—	116 300	17	—
6	Oldenburgische	Morsé	1*	16	—	90	26 200	15	103
7	Bebra-Hanauer	Morsé	2	28	180	—	92 320	18	1
8	Hannoversche	Morsé	1	296	929	—	632 000	69	864
9	Main-Weser-Bahn	Kramer und Morsé	2	35	—	—	105 740	24	38
10	Nassauische	Morsé	3	61	293	3371	146 569	46	109
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	Morsé	4	222*	685	—	480 000	63	459
12	Preuß. Ostbahn	Morsé	2 u. 3*	239*	913	—	666 460	88	990
13	Saarbrücker	Morsé, Kramer, Fardely und Breguet*	2—3*	60	181	—	93 740	35	133
14	Westfälische	Morsé	2 resp. 3	77	277	77	243 003	38	382
15	Sächsische östliche	Morsé	1—3	28	127	—	78 526	23	231
16	Sächsische westliche	Morsé	1—4	74	296	238	186 294	58	420
17	Württembergische	Morsé	1 resp. 2	120	29	—	270 920	95	270
	II. Privatbahnen.								
	a) unter Staatsverwaltung.								
18	a. Bergisch-Märkische	Morsé, Siemens und Kramer	2—4	259	869	in Rol. 72b	427 298	103*	757
	b. Hessische Nordbahn	Kramer und Morsé	2	26	163	—	75 200	18	—
19	a. Oberschlesische	Siemens, Kramer und Morsé	3	173	303	—	184 700	28	329
	b. Breslau-Posen-Glogauer	Kramer und Morsé	3	89	254	—	156 280	17	245
	c. Stargard-Posener	Kramer und Morsé	3	49	182	—	135 900	11	161
20	Rhein-Nahe-E.	Morsé	2	33	166	487	64 540	18	179
21	Wilhelms-Bahn	Morsé	1 u. 2	41	199	—	75 200	22	183
22	a. Gößnitz-Geraer	Morsé	2	4	35	—	18 527	4	4
	b. Greiz-Brunner	Morsé	2	2	12	—	3158	2	2
23	a. Löbau-Zittauer	Morsé	1	3	—	—	8911	3	37
	b. Zittau-Reichenberger	Morsé	1	4	—	5748	1383	4	34
	b) in Privatverwaltung.								
24	Alberts-Bahn	Morsé	2	3	—	—	3610	3	23
25	Altona-Kieler	Morsé	4 resp. 1*	39	7	—	74 200	31	248
26	Bayerische Ostbahnen	Siemens und Halske	2	133	—	—	346 600	86	—
27	Berlin-Anhaltische	Kramer, Siemens und Morsé	2	45	430	—	166 320	33	408
28	Berlin-Görlitzer	Morsé	2	22	212	—	112 000	15*	226
29	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	Morsé	2	48*	287	4160	158 880	26	282
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Kramer	2	42	186	—	98 640	10	191
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	Morsé	2 resp. 3	75	236	—	127 360	50	221
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	Morsé	2	40	160	—	90 971	32	161
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	Morsé	2	32	258	—	118 600	19	261
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Kramer und Morsé	1 resp. 2	60*	231	—	68 200	21	241
33	Frankfurt-Hanauer	Kramer	1	10	—	—	10 920	9	23
34	Glückstadt-Elmshorner	Morsé	1	3	—	—	9000	3	29
35	Hessische Ludwigs-E.	Fardely und Morsé*	2*	55*	45*	—	103 220	56	—*
36	Homburger	Siemens und Halske	1	5	—	—	4850	5	5
37	Kirchheimer		—	—	—	—	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	Kramer und Morsé	4 resp. 3*	242*	760	—	483 518	66*	750
	…inzig-Dresdener	Morsé	4	23	263	—	119 802	17	232
	…igs-E. (Nürnb.-Fürth)	Siemens und Halske	1	4	1	15	1719	4	6

		69	70	71		72		73	74
		(Forts.) **I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.**							
		D. Telegraphen.							
	A. Deutsche Eisenbahnen.	Name des Begründers des Systems, nach welchem die elektromagnetischen Telegraphen eingerichtet sind.	Anzahl der elektromagnetischen Telegraphen-Leitungen.	Anzahl der Sprech- Apparate.	Anzahl der Glocken- Apparate.	Länge der a. kupfernen Drähte der Hauptleitungen.	Länge der b. eisernen Drähte der Hauptleitungen.	Telegraphen-Stationen.	Optische Telegraphen.
	II. Privatbahnen.					Ruthen.	Ruthen.	Anz.	Anz.
41	a. Lübeck-Büchener	Morsé	1	5	40	—	12 600	4	38
	b. Lübeck-Hamburger	Morsé	1	8	56	16 667	—	7	63
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Morsé und Kramer	2 resp. 3*	27	180	216	112 500	19	199
43	a. Magdeburg-Halberstädter	Kramer und Morsé	2 resp. 3*	81	241	—	115 844	25	233
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	Kramer und Morsé	2 resp. 3*	26	126	—	73 080	12	133
44	Mecklenburgische	Siemens und Halske	1	28	142	—	39 400	9	132
45	Neisse-Brieger	Siemens und Halske	1	7	44	—	12 359	3	47
46	Niederschlesische Zweigbahn	Kramer	1	13*	83	—	19 640	8	88*
47	Ostpreußische Südbahn	Morsé	2	55*	217	—	121 800	24	237
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	Fardely	1 resp. 2	ca. 32	—	—	61 260	28	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	Fardely	1	ca. 12	—	—	16 160	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	. . .	—	—	—	—	—	—	—
	d. Pfälzische Nordbahnen	Fardely	1	6	—	—	7760	6	—
49	Rechte Oder-Ufer-E.	Kramer und Morsé	3*	47	223	—	92 000	15	237
50	Rheinische	Morsé und Kramer	2 resp. 3	140	735	—	416 300	80	764
51	Schleswigsche	Wheatstone und Morsé	1 resp. 2	34	—	—	92 423	29	—
52	Taunus-E.	Fardely und Kramer	2 u. 3	17	10	9625	23 105	10	5
53	a. Thüringische	Morsé	2	53	293	—	166 080	27	64
	b. Werra-E.	Morsé	1	31	177	—	45 500	18	158*
54	Tilsit-Insterburger	Morsé	2	7	46	—	28 805	4	51
	B. Oesterreichische Bahnen.								
55	Ungarische Nordbahn	Morsé	2	16	104	—	70 000	16	—
56	Aussig-Teplitzer	Morsé	3	7	2	—	15 020	7	ca. 40
57	Böhmische Nordbahn	Morsé	1	9	6	—	11 959	8	41
58	Böhmische Westbahn	Morsé	1 u. 2	20	8	—	58 522	18	196
59	Brünn-Rossitzer	Morsé	3	8	37	—	7500	6	34
60	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	Morsé	1	6	—	—	6992	6	37
	b. Prag Wejhybka, c. Pferde-Bahn	Morsé	1	8	—	—	15 847	7	26
61	Fünfkirchen-Barcs'er	Morsé	2	5	48	—	37 174	5	10
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	Morsé	2	28	316	—	182 503	26	324
63	Graz-Köflacher	Morsé	1	4	—	—	10 558	4	40
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	Bein und Morsé	3	162	4*	—	480 420	53	—
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	Morsé	1	13	—	—	37 346	13	110
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	Morsé	2	93	635	—	229 640	60	9
	b. Pferde-Bahn	. . .	—	—	—	—	—	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	Morsé	2	20	212	—	140 440	18	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	Morsé	1*	8	—	—	18 257	7	78*
69	a. Oesterreichische nördliche	Morsé	1	155	668	—	164 886	52	567
	b. Oesterreichische südöstliche	Morsé	1	157	845	—	197 372	64	572
	c. Wien-Neu-Szönyer	Morsé	1	24	193	—	41 689	21	140
70	a. Südbahn, Oesterreichische	Morsé	1, 2 u. 3	ca. 200	1634	—	993 400	163	—
	b. Tiroler	Morsé	2	44	353	—	160 000	40	—
71	Süd-Norddeutsche	Morsé	1	21	25	59 279	—	20	ca. 250
72	Theiß-Bahn	Morsé	1	42	—	—	159 136	36	—
73	Turnau-Kralup-Prager	Morsé	1	13	—	—	32 740	13	73
	C. Fremdländische Bahnen.								
74	Niederländische Staats-E.	Morsé	1, 2 u. 3*	133	10	58 400	88 700	112	61
75	Lüttich-Mastrichter	Morsé	1	8	—	93	7721	6	—
76	Niederländische Rhein-E.	Morsé	3	35	140	100	139 599	22	—
	a. Warschau-Wiener	Morsé	2*	44	6	—	174 625	25	373
77	b. Warschau-Bromberger	Morsé	2*	15	113	—	72 050	8	139

		75	76	77	78					
					II. Anlage=					
			Verwendet sind für:							
					Bahnkörper					
	A. Deutsche Eisenbahnen.	Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30' Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
	I. Staatsbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—	271 818	5 976 540	11 552 499	in Kol. 78a	232 225	4 624 343	in Kol. 78d	3 049 469
2	Bayerische	—	310 535	11 142 751	17 725 572	476 476	233 461	in Kol. 78a	3 167 098	10 457 252
3	Braunschweigische	—	in Kol. 84	958 857	3 752 259	in Kol. 78a	in Kol. 78a	195 753	in Kol. 78f	1 047 395
4	Friedrich-Franz-E.	—	27 138	162 215	1 226 936	49 071	4881	86 383	139 233	26 105
5	Main-Neckar-E.	—	292 064	992 876	842 920	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	995 177
6	Oldenburgische	—	19 670*	624 905	388 798	„ „ 78a	22 755	32 347	55 154	582 569
7	Bebra-Hanauer	—	33 840	1 134 186	717 982	78 758	4876	21 247	525 549	in Kol. 78e
8	Hannoversche	—	3 237 235*	3 319 724	6 224 069	in Kol. 78a	116 920	1 031 610*	in Kol. 78f	3 810 032
9	Main-Weser-B.	—	40 460	2 432 761	3 469 210	105 671	21 112	469 520	419 863	839 559
10	Nassauische	—	in Kol. 84	2 597 460	2 684 500	in Kol. 78a u. e	37 460	111 900	2 568 500	in Kol. 78e
11	a. Niederschlesisch-Märkische	20 975 000*	111 000	3 339 338	3 109 264	„ „ 78a	108 270	529 125	in Kol. 78f	3 130 959
	b. Schlesische Gebirgsbahn	—	481 623	880 293	2 052 571	127 783	24 488	727 757	„ „ 78f	1 177 383
12	Preuß. Ostbahn	—	1 572 901	3 826 457	6 465 547	in Kol. 78a	106 465	487 548	1 886 896	8 028 186*
13	Saarbrücker	—	in Kol. 84	1 182 886	2 679 144	112 385	41 885	150 600	in Kol. 78f	1 134 737
14	Westfälische	—	222 064*	1 816 493	3 491 157	338 761	119 729	240 974	„ „ 78f	3 031 438
15	Sächsische östliche	—	54 901	1 724 481	11 486 644	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	„ „ 78a	in Kol. 78a
16	Sächsische westliche	—	99 646	2 352 981	27 548 405	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a
17	Württembergische	—	217 101	6 901 635	9 460 137	1 207 543	406 011	219 191	5 864 376	„ „ 78e
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
18	a. Bergisch-Märkische b. Hessische Nordbahn	93 993 500	in Kol. 84	8 505 662	11 497 040	in Kol. 78a	in Kol. 78a	1 110 125	in Kol. 78f	5 694 781
19	a. Oberschlesische	27 753 100*	„ „ 84	1 168 514	1 622 081	„ „ 78a	206 607	in Kol. 78c	„ „ 78f	1 469 152
	b. Breslau-Posen-Glogauer	12 500 000	„ „ 84	572 250	733 732	„ „ 78a	859	122 270	202 690	1 493 314
	c. Stargard-Posener	7 300 000	„ „ 84	240 795	521 517	34 379	1669	50 663	in Kol. 78f	411 744
20	Rhein-Nahe-E.	18 000 000	„ „ 84	2 161 396	3 535 846	551 896	29 520	63 559	539 910	1 872 123
21	Wilhelms-Bahn	9 500 000	24 643	349 219	1 459 299		—	104 047	in Kol. 78f	523 799
22	a. Gößnitz-Geraer	1 597 100	30 905	278 339	929 794					—
	b. Greiz-Brunner	410 000	9627	41 484	230 558					—
23	a. Löbau-Zittauer	2 500 000	8347	227 138	1 840 337	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
	b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	8552	225 970	2 716 585					„ „ 78a
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	2 400 000	81 527	226 751	1 188 228	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	„ „ 78a
25	Altona-Kieler	12 650 000	183 709	1 068 851	1 964 403*	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a
26	Bayerische Ostbahnen	34 285 174	165 466	3 437 190	4 226 832	„ „ 78a	33 923	„ „ 78f	„ „ 78f	3 512 662
27	Berlin-Anhaltische	17 000 000	334 105	1 675 526	1 685 088	90 528	36 260	189 053	„ „ 78f	1 471 701
28	Berlin-Görlitzer	12 250 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
29	a. Berlin-Hamburger	14 000 000*	839 749	1 200 832	1 793 956	109 781	51 880	42 340	in Kol. 78f	1 422 999
	b. Hamburg-Bergedorfer	2 298 000	87 887	327 322	231 814	127 845	12 981	19 227	„ „ 78f	191 752
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	14 866 400	54 350	2 038 445	831 903	163 482	—	68 159	„ „ 78f	1 718 260
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	12 000 000	in Kol. 84	1 418 028	2 406 642	in Kol. 78a	17 410	38 805	414 335	1 175 442
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	11 500 000	34 956	207 518	1 481 859	82 527	8161	52 661	338 722	492 753
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	12 000 000	in Kol. 84	120 760	1 670 758	in Kol. 78a	26 967	90 342	355 188*	119 264
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	10 500 000	25 615	1 113 928	1 150 435	61 186	17 313	267 274	in Kol. 78f	439 362
33	Frankfurt-Hanauer	2 571 429	12 483	573 522	162 925	in Kol. 78a	in Kol. 78d	17 287	25 946	118 634
34	Glückstadt-Elmshorner	1 071 750	in Kol. 84	207 166	82 075	5606	4719	7680	56 238	—
35	Hessische Ludwigs-E.	16 171 428	150 809	2 204 709	1 839 240	178 770	88 651	60 240	598 245	1 693 250
36	Homburger	1 600 000	28 571	286 224	438 949	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
37	Kirchheimer	200 000	1500	41 200	24 600	500	4200	1000	3400	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	75 274 500*	1 403 343	4 646 435	7 313 615	in Kol. 78a	144 744	379 230	8 207 373	in Kol. 78e
[illegible]	Leipzig-Dresdener	17 500 000	in Kol. 84*	in Kol. 78a	10 778 583	„ „ 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	„ „ 78a
	[illegible]dwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	124 000	2353	19 931	14 924*	593	2827	875	„ „ 78a	—

Kapital.

78 s. Tunnels. Thlr	79 Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.). Thlr	80 Signal-Vorrichtungen a. optische. Thlr	80 Signal-Vorrichtungen b. electro-magnetische. Thlr	81 Bahnhöfe und Wärter-häuser. Thlr	82 Sonstige Anlagen: (z. B. fortificatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten ꝛc.) Thlr	83 Betriebs-mittel. Thlr	84 Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.) Thlr	85 Summe des verwendeten Anlage-Kapitals. Thlr	86 Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile Bahnlänge. Thlr	86 pro Kilometer Bahnlänge. Thlr	
2 902 302	13 591 677	—	—	6 502 799	1 252 768	9 741 959	1 671 685	61 370 084*	*609 097**	*80 867**	1
952 178	22 557 951	in Kol. 81	in Kol. 81	8 967 829	—	12 236 862	3 625 624	91 853 589 / 11 342 857*	*487 649** / *280 411*	*64 744* / *37 230*	2
in Kol. 78a	4 140 624	„ „ 80b	55 548	1 022 322	—	1 403 097	840 445	13 416 300	*368 985*	*48 989*	3
—	1 153 248	8449	31 085	854 461	114 819	785 092	304 105	4 973 221	*322 100*	*42 766*	4
—	1 834 219	—	—	1 448 369	—	655 779	—	7 061 404	*607 171*	*80 609*	5
—	1 143 670	33 107	8689	638 444	14 123	520 881	155 916	4 241 028*	*336 055**	*44 619**	6
86 009	2 126 709	in Kol. 80b	50 621	730 920	89 510	1 336 313	3 086 542* / 382 981	10 406 046	*541 982**	*71 957*	7
103 346	8 634 106	540 102*	173 717	6 601 442*	173 510	8 310 840	309 154*	42 585 807* / 8 112 259*	*489 127**	*64 940**	8
—	4 975 623	in Kol. 80b	17 375	2 263 500	335 402	1 198 563	688 364	17 276 986*	*653 689**	*86 771**	9
1 722 500	2 833 580	„ „ 80b	73 510	1 564 200	282 450	2 101 780	2 428 610	19 006 450	*757 833*	*100 627*	10
—	10 250 056	„ „ 81	in Kol. 81	5 316 513	335 128*	9 696 532	2 939 912*	38 866 097	*752 927*	*99 964*	11a
253 030	2 354 839	„ „ 80b	105 493	1 037 692	71 117	1 582 437	36 759	10 913 265	*529 256*	*70 268*	- b
—	14 364 108	„ „ 80b	1 067 898	7 663 448	583 255	8 767 694	1 541 900	56 362 303	*462 821*	*61 447*	12
713 231	3 056 211	„ „ 80b	86 315*	1 858 116	8858	3 652 255	743 098	15 419 721	*828 394*	*109 984*	13
929 976	5 363 643	„ „ 80b	417 929	3 006 456	181 989	2 893 830	1 592 709	23 647 148	*450 679*	*59 836*	14
in Kol. 78a	in Kol. 78a	„ „ 78a	in Kol. 78a	1 499 978	—	2 226 923	672 521	17 665 448*	*733 310*	*97 359*	15
„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	3 665 027	—	6 325 364	1 625 696	41 617 119*	*627 899*	*83 364*	16
2 089 261	11 082 321	„ „ 80b	13 935	7 045 891	589 642	6 249 178	2 640 456	53 986 678	*574 699*	*76 301*	17
3 110 871	16 074 362	„ „ 82	in Kol. 82	6 289 710	2 295 212	11 803 563	10 110 677	76 492 003	*747 430*	*99 235*	18
—	6 089 057	in Kol. 80b	116 700	2 074 398	266 278	6 348 814	1 655 223	21 016 824*	*594 535**	*78 934*	19a
—	2 703 486	in Kol. 80b	65 717	1 675 991	—	1 407 035	3 246 438	12 223 782	*439 072*	*58 300*	- b
—	2 340 499	in Kol. 80b	79 978	702 755	115 864	1 459 736	801 975	6 761 574	*298 788*	*39 670*	- c
1 567 127	2 371 144	in Kol. 80b	116 310*	661 656	355 765	1 494 568	1 052 730	16 373 550	*1 023 347*	*135 858*	20
689 170	1 982 494	—	4396	804 765	146 925	1 699 362	1 158 103	8 946 222	*393 067*	*52 186*	21
—	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	162 255	—	—	101 001	1 502 294	*325 172*	*43 169*	22a
—	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	38 037	—	44 721	19 073	383 500	*281 985*	*37 440*	- b
—	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	216 734	—	219 529	196 338	2 708 423	*600 537*	*79 730*	23a
in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	329 583	—	248 392	101 479	3 630 561	*1 022 694*	*135 773*	- b
—	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	136 553	—	711 622	133 825	2 478 506	*486 936*	*64 645*	24
—	2 634 767	in Kol. 79	5364*	2 662 128	—	1 276 465	792 705*	10 588 392	*322 817*	*42 859*	25
in Kol. 78f	8 393 232	—	88 891	3 123 705	497 242*	5 221 616	3 633 218	32 333 977	*391 927*	*52 035*	26
—	5 706 252	69 331	26 879	1 630 062	455 453	1 816 324	1 813 438	17 000 000	*358 665*	*47 619*	27
—	—	—	—	—	—	—	—	11 830 000	*429 348*	*57 003*	28
—	3 816 286	in Kol. 80b	108 457	1 907 550	—	1 581 084	1 125 086	14 000 000	*372 014*	*49 395*	29a
—	414 052	—	—	616 246	—	—	268 874	2 298 000	*1 099 522*	*145 979*	- b
—	3 912 806	27 402	33 997	1 528 040	111 226	2 844 902	2 319 676	15 652 648	*801 057*	*106 353*	30
8300	3 894 823	in Kol. 81	in Kol. 81	2 136 246	508 479	2 019 599	1 049 927	15 118 036*	*512 476*	*68 040*	31a
—	2 470 330	15 644	37 375	1 255 883	87 104	1 337 823	1 431 265	9 334 584	*408 874*	*54 283*	- b
—	3 187 246	in Kol. 80b	257 401*	1 355 097	1 689 593*	1 559 533	942 288	11 374 437	*273 545*	*49 594*	- c
—	2 285 904	„ „ 80b	98 296	1 122 957	539 395	2 470 108	957 978	10 549 751*	*460 800*	*61 190*	32
—	636 842	1927	4838	291 214	79 160	522 860*	119 202	2 566 840	*780 194*	*103 584*	33
—	231 388	in Kol. 80b	2171	174 539	58 338	115 980	73 050	1 018 950	*226 433*	*30 066*	34
—	3 532 343	—	42 648	1 499 344	954 822	2 851 999	1 167 687	16 862 757	*602 887*	*80 013*	35
in Kol. 78a	320 958	in Kol. 80b	5678	150 263	—	149 385	219 972	1 600 000	*663 900*	*88 144*	36
—	62 300	—	—	40 400	—	33 200	10 300	222 600*	*222 600**	*34 167*	37
1 269 871	10 783 017	in Kol. 80b	183 067	5 087 400	1 450 593	14 268 572	11 610 268	66 747 528*	*917 681**	*121 837**	38
in Kol. 78a	in Kol. 78a	„ „ 78a	in Kol. 78a	1 845 364	in Kol. 81	2 912 584	786 469	16 323 000	*556 149*	*73 839*	39
—	31 352	—	—*	13 377	—	30 302	7792	124 326	*124 326**	*20 618*	40

	75	76	77	78					
				II. Anlage=					
A. Deutsche Eisenbahnen.	Im Ganzen sind concessionirt.	Verwendet sind für:							
				Bahnkörper					
		Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30' Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
II. Privatbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
41 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	6 858 000	40 044	1 009 620	1 193 647*	166 038	46 507	58 982	317 293	133 079
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	11 200 000	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79
43 a. Magdeburg-Halberstädter	13 100 000*	—	1 044 857	987 959	9641	7369	105 118	613 662	„ „ 78e
b. Magdeb.-Wittenbergesche.	6 500 000	91 858*	396 847	480 601	in Kol. 78a	43 317	in Kol. 78c	in Kol. 78f	1 856 286
44 Mecklenburgische	6 298 000	37 722	415 224	1 269 896	47 860	12 504	14 968	406 113	155 603
45 Neisse-Brieger	1 450 000	7181	123 328	201 882	in Kol. 78a	in Kol. 81	27 306	50 783	—
46 Niederschlesische Zweigbahn .	2 500 000	9166	148 555	198 646	66	639	8192	106 548	205 978
47 Ostpreußische Südbahn . .	13 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	11 816 572	131 823	1 489 553	1 581 512	in Kol. 78a	7502	93 955	586 529	in Kol. 78e
b. Pfälzische Maximiliansb..	3 714 285	67 856	529 758	398 156	„ „ 78a	1544	34 725	172 071	„ „ 78e
c. Neustadt-Dürkheimer . .	828 571	11 112	275 700	150 635	7888	1591	4115	45 479	„ „ 78e
d. Pfälzische Nordbahnen .	994 286	1800	154 589	203 331	i. K. 78c u. e	2620	14 045	53 716	—
49 Rechte Oder-Ufer-E. . .	15 000 000	64 634*	117 854	159 388	20 479	31	26 130	49 004	110 541
50 Rheinische	53 950 000*	1 788 579	7 922 378	4 944 577	in Kol. 78a	176 116	438 324	884 085	3 418 676
51 Schleswigsche.	10 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
52 Taunus-E.	2 344 000	5495	379 854	1 341 299 / 81 546*	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
53 a. Thüringische	34 311 000*	60 400	2 342 851	3 243 674	268 582	11 854	673 545	416 955	2 229 053
b. Werra-E.	8 256 900	39 107	705 617	1 853 305	71 505	4254	368 930	250 890	241 346
54 Tilsit-Insterburger . . .	3 089 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.									
55 Ungarische Nordbahn . .	—*	—*	—	—	—	—	—	—	—
56 Aussig-Teplitzer	2 583 333	48 839	354 727	834 719	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
57 Böhmische Nordbahn . .	9 333 333	—*	—	—	—	—	—	—	—
58 Böhmische Westbahn . .	16 000 000	1 066 666*	570 710	1 635 114	88 041	88 789	35 186	562 397	747 126
59 Brünn-Rossitzer	1 761 600	7422	179 376	748 662	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
60 Buschtěhrader a. Kralup-Kladno .	2 464 000	66 187	103 946	360 150	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	—
b. Prag-Wejhybka . c. Pferde-Bahn .		4304	69 356	78 268	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	—
61 Fünfkirchen-Barcs'er. . .	4 608 800	—*	—	—	—	—	—	—	—
62 Galizische Carl-Ludwig-B. .	24 000 000	310 404	1 084 073	9 683 589	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
63 Graz-Köflacher	2 933 333*	—	118 690	251 966	28 147	5597	20 066	48 968	77 022
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	58 270 683	176 088	2 697 951	10 673 076	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn .	9 349 400*	—*	—	—	—	—	—	—	—
66 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn .	—*	851 059*	2 894 770	12 849 386	262 004	in Kol. 78e	in Kol. 78e	832 543	6 276 017
b. Pferde-Bahn .		—*	—	—	—	—	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	16 333 333	1 666 667	666 667	2 333 333	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	1 000 000	1 000 000
68 Mohacs-Fünfkirchener . .	4 583 827*	207 605	147 035	950 849	6944	23 296	5324	355 310	82 428
69 a. Oesterreichische nördliche .	106 666 666	—*	—	—	—	—	—	—	—
b. Oesterreichische südöstliche		—*	—	—	—	—	—	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer . .		—*	—	—	—	—	—	—	—
70 a. Südbahn, Oesterreichische b. Tiroler	100 000 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
71 Süd-Norddeutsche . . .	17 283 400	133 983	764 439	3 589 441	364 424	41 400	120 787	in Kol. 78f	2 591 200
72 Theiß-Bahn	30 800 000	6 267 451**	548 488	1 887 004*	15	in Kol. 78d	260 070	„ „ 78f	949 175
73 Turnau-Kralup-Prager . .	4 666 667	85 899	214 806	883 740	14 263	18 000	20 500	222 000	450 000
C. Fremdländische Bahnen.									
74 Niederländische Staats-E. .	—	in Kol. 84*	7 155 294*	5 641 899	464 543	479 674	795 230	2 382 043	5 189 813
75 Lüttich-Maastrichter . . .	2 933 333	in Kol. 78a*	in Kol. 78a	2 124 782	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	—
76 Niederländische Rhein-E. .	22 285 714	„ „ 78a*	2 183 230*	8 929 904		„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	in Kol. 78a
77 a. Warschau-Wiener. . .	16 200 000*	11 064	63 220	305 861		11 562	9913	346 332	„ „ 78e
b. Warschau-Bromberger .	6 261 000	28 244	86 816	840 681		14 858	101 000	in Kol. 78f	504 144

Kapital.

	79	80		81	82	83	84	85	86		
	Verwendet sind für:							Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	Das Anlage-Kapital beträgt		
c. Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.).	Signal-Vorrichtungen a. optische.	b. elektro-magnetische.	Bahnhöfe und Wärter-häuser.	Sonstige Anlagen: (z. B. fortifikatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten rc.)	Betriebs-mittel.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.)		pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
—	1 243 743	in Kol. 80b	44 171	974 978	127 199	767 444	688 551	6 811 296	466 527	61 939	41
in Kol. 79	5 163 593	„ „ 79	31 068	1 494 036	37 904	2 563 433	—	9 290 034	521 326	69 220	42
—	2 840 835	„ „ 80b	94 302	1 271 182	248 678	2 759 589	977 566	10 960 758	446 103	59 228	43 a
—	1 415 892	„ „ 80b	40 436*	471 006	139 459	776 794	831 182	6 543 678*	458 240	60 839	- b
—	1 425 466	„ „ 80b	96 732	574 803	—	725 193*	1 115 916	6 298 000	326 829	43 393	44
—	415 996	1492	7113	92 025	30 433	231 655	122 695	1 311 889	225 024	29 876	45
—	765 398	8870	5071	244 743	—	442 025	353 536	2 497 433	262 888	34 905	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	47
492 818	2 602 108	in Kol. 80b	23 036	1 269 583	217 654	2 324 218	1 619 412	12 439 703	518 321	68 822	48 a
—	981 837		7837	313 462	239 446	806 579	276 767	3 830 038	458 139	60 833	- b
—	134 880		1897	75 144	35 770	54 350	176 733	975 294*	472 297	62 705	- c
15 849	186 245		2331	70 721	—	70 489	182 911	958 647	250 955	33 355	- d
—	1 064 354	20 397*	14 765	165 500	35 240	423 077	232 465	2 503 859*	247 416*	32 850*	49
2 360 342	10 846 192	in Kol. 80b	482 165	4 701 037	1 982 401	7 799 947	4 617 554	52 362 373	757 996	100 637	50
—	—	—	—	—	—	—	—	8 250 000*	268 642	35 666	51
—	in Kol. 78a	in Kol. 80b	7994	486 394	210 899	690 894	110 529	3 314 904*	494 024	66 047	52
198 946	5 101 986	7502	82 015	1 572 652	142 013	2 461 865	2 463 700	21 277 593	551 233	73 184	53 a
157 526	2 021 312	3072	30 025	756 240	—	807 718	946 053	8 256 900	413 880	54 951	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	2 889 000*	403 492	53 579	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	55
—	791 802	3631	2676	282 327	60 855	654 511	82 884	3 116 971*	765 002*	101 567	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	57
—	3 179 288	9808	5640	1 629 732	294 064	1 540 773	4 546 666	16 000 000	620 877	82 432	58
—	469 727	3360	7208	241 002	60 066	200 276	129 857	2 046 956	545 855	72 471	59
—	546 189	in Kol. 80b	8948	176 164	50 390	275 368	51 829	1 639 171	430 228	57 115	60 a
—	253 952	„ „ 80b	2019	70 172	17 316	215 624	3129	576 664	152 557	20 254	- b
								137 476	31 316	4158	- c
—	—	—	—	—	—	430 000	—	4 608 800	512 658	68 067	61
—	6 912 072	in Kol. 81	in Kol. 81	3 380 929	291 544	4 540 530	1 703 717*	27 906 858	596 173	79 159	62
53 326	599 006	1989	3333	224 171	33 425	208 441	343 019	2 020 166	380 445	50 504	63
in Kol. 78a	16 841 743	in Kol. 79	in Kol. 79	8 334 689	—	12 414 984	3 394 154	54 532 685	679 425	90 205	64
—	—	—	—	—	—	—	—	9 349 400	517 399	68 693	65
500 500	10 014 308	15 542	118 107	7 264 884	—	6 089 704	5 871 678	53 840 502	936 846	124 383	66 a
—	—	—	—	—	—	—	—	3 005 933*	173 053	22 976	- b
—	5 713 333	in Kol. 81	in Kol. 81	1 100 000	—	1 320 000	1 533 333	16 333 333	465 204	61 764	67
—	1 407 789	3822	7946	347 885	6928	588 160	442 506	4 583 827	567 305	75 317	68
—	—	—	—	—	—	8 921 702	—	42 165 269	660 794	87 731	69 a
—	—	—	—	—	—	11 483 274	—	45 548 569	494 287	65 625	- b
—	—	—	—	—	—	2 028 999	—	10 073 158	481 279	63 898	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—*	—	70
734 710	3 599 516	11 818	21 754	1 100 783	163 738	2 149 877	1 379 959	16 767 829	570 334	75 721	71
—	9 980 438	40 038	57 541	2 922 722	—	3 971 301*	1 599 835*	28 484 078	368 440	48 916	72
—	1 370 127	1950	4737	238 131	126 629	408 308	606 615	4 665 735	405 012	53 772	73
—	9 300 101	—*	—*	3 923 074	647 907	—*	1 552 460*	37 532 038*	434 801*	57 716*	74
—	in Kol. 78a	—	2179	in Kol. 78a	—	302 620	in Kol. 78a	2 429 581	629 425	83 577	75
—	3 335 990	in Kol. 78a	in Kol. 78a	„ „ 78a	in Kol. 78a	3 089 734	657 976	18 196 834	838 564	111 336	76
—	3 364 798	„ „ 80b	20 037	1 160 278	2438	3 704 629	2 141 706*	11 141 838	240 126	31 881	77 a
—	1 846 626	„ „ 80b	47 897	806 678	—	1 111 010	770 764	6 158 718	312 625	41 506	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.	87 (Fortſ.) II. Anlage-Kapital. Von dem Geſammt-Anlage-Kapitale (Kol. 75) beſtehen a. in Stamm-Actien. Thlr.	87 b. in Prioritäts-Stamm-Actien. Thlr.	87 c. in Prioritäts-Obligationen. Thlr.	88 Von den Prioritäts-Obligationen waren bis Ende 1868 amortiſirt. Thlr.	89 Von dem Actien-Kapitale ſind vom Staate garantirt Thlr.	89 mit Proc.	90 Außer dem in Kol. 85 aufgeführten Anlage-Kapitale ſind zur Erweiterung und Verbeſſerung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberſchüſſen verwendet: a. in den früheren Jahren bis Ende 1867. Thlr.	90 b. im Betriebs-Jahre 1868. Thlr.
I. Staatsbahnen.								
1 Badiſche	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayeriſche	—	—	—	—	—	—	—	—
3 Braunſchweigiſche	—	—	—	—	—	—	4 923 567	637 905
4 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	937 259	89 184
6 Oldenburgiſche	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Hannoverſche	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Main-Weſer-Bahn	—	—	—	—	—	—	1 345 431	155 465
10 Naſſauiſche	—	—	—	—	—	—	—	—
11 a. Niederſchleſiſch-Märkiſche	10 000 000	4 175 000	6 800 000	1 274 387	10 000 000	4	5 460 253*	207 545*
b. Schleſiſche Gebirgsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
12 Preuß. Oſtbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
13 Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—
14 Weſtfäliſche	—	—	—	—	—	—	1 672 789	502 170
15 Sächſiſche öſtliche	—	—	—	—	—	—	786 880	40 414
16 Sächſiſche weſtliche	—	—	—	—	—	—	1 447 046	330 508
17 Württembergiſche	—	—	—	—	—	—	1 995 723	177 839
II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.								
18 a. Bergiſch-Märkiſche, b. Heſſiſche Nordbahn	25 000 000	—	68 993 500	1 831 475	18 000 000*	3 ½*	628 160	—
19 a. Oberſchleſiſche	12 606 200	—	15 146 900	857 900*	2 400 000	3 ½	—	—
b. Breslau-Poſen-Glogauer	—	—	12 250 000	301 100	—	—	—	—
c. Stargard-Poſener	5 000 000	—	2 300 000	175 100*	5 000 000	3 ½	—	—
20 Rhein-Nahe-E.	9 000 000	—	9 000 000	67 600	8 250 000*	4 ½	—	—
21 Wilhelms-Bahn	2 400 000	2 966 750	4 133 250	257 500	—	—	—	—
22 a. Gößnitz-Geraer	1 597 100*	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	380 000*	—	30 5 00	—	—	—	—	—
23 a. Löbau-Zittauer	2 000 000	—	500 000	—	—	—	88 192	30 062
b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	—	—	—	3 750 000	4	—	—
b) in Privatverwaltung.								
24 Alberts-Bahn	900 000	—	1 500 000	—	—	—	78 506	—
25 Altona-Kieler	6 150 000	—	6 500 000	60 000	—	—	801 005*	48 547*
26 Bayeriſche Oſtbahnen	34 285 714	—	—	—	34 285 714	4 ½	—	—
27 Berlin-Anhaltiſche	8 500 000	—	8 500 000	960 000	—	—	444 473	62 275
28 Berlin-Görlitzer	5 500 000	5 500 000	1 250 000	—*	—	—	—	—
29 a. Berlin-Hamburger	8 000 000	—	6 000 000	625 000	—	—	3 470 378*	360 962*
b. Hamburg-Bergedorfer	1 548 000	—	750 000	75 000	—	—	—	—
30 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	5 000 000	—	9 866 400	1 250 300	—	—	30 422	—
31 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	10 300 000*	—	1 700 000	125 400	—	—	513 052	—
b. Hinterpommer.	—	—	11 500 000	—	11 500 000	3 ½*	—	—
c. Vorpommerſche	—	—	12 000 000	—	12 000 000	4 ½	—	—
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 100 000	—	5 400 000	303 200	—	—	40 149	—
33 Frankfurt-Hanauer	1 714 285	—	857 144	88 057	—	—	—	—
34 Glückſtadt-Elmshorner	450 000	408 000	213 750	—	—	—	19 667	3650
35 Heſſiſche Ludwigs-E.	9 314 286	—	6 857 142	229 514	—	—	—	—
36 Homburger	914 286*	—	685 714	60 286	—	—	9669	4643
37 Kirchheimer	200 000	—	—	—	—	—	943	120
38 Köln-Mindener (u. Gießener)	26 000 000	—	49 274 500	1 231 300	—	—	2 923 965	204 823
39 Leipzig-Dresdener	7 500 000	—	10 000 000*	843 956	—	—	1 919 273	84 038
40 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	101 143	—	—*	—*	—	—	172 707	13 724*

(Forts.) **II. Anlage-Kapital.**

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen. II. Privatbahnen.	87 Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 75) bestehen: a. in Stamm-Actien. Thlr.	87 b. in Prioritäts-Stamm-Actien. Thlr.	87 c. in Prioritäts-Obligationen. Thlr.	88 Von den Prioritäts-Obligationen waren bis Ende 1868 amortisirt. Thlr.	89 Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt Thlr.	89 mit Proc.	90 Außer dem in Kol. 85 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet: a. in den früheren Jahren bis Ende 1867. Thlr.	90 b. im Betriebs-Jahre 1868. Thlr.
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	6 158 000	—	700 000	—	—	—	256 535	27 849
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	3 500 000	2 000 000	5 700 000	1 071 000	—	—	471 054	76 786*
43	a. Magdeburg-Halberstädter	3 900 000	—	9 200 000	109 200	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	4 500 000	—	2 000 000	268 700	—	—	—	—
44	Mecklenburgische	4 350 000	—	1 948 000*	305 820	—	—	342 411	49 020
45	Neisse-Brieger	1 100 000	—	350 000	5300	—	—	406 473	17 175
46	Niederschlesische Zweigbahn	1 412 200	87 800	1 000 000	137 400	—	—	10 295	2000
47	Ostpreußische Südbahn	4 500 000	4 500 000	4 000 000	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	6 662 286	—	5 154 286	191 429	6 662 286	4	304 584	20 284
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 714 285	—	—	—	3 714 285	4½	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	828 571	—	—	—	828 571	4	—	—
	d. Pfälzische Nordbahnen	994 286	—	—	—	994 286	4	—	—
49	Rechte Oder-Ufer-E.	7 500 000	7 500 000	—	—	—	—	—	—
50	Rheinische	30 000 000	892 250	23 057 750	1 098 900	4 000 000*	3½, 4 u. 4½	700 258	100 000
51	Schleswigsche	5 000 000	—	5 000 000	—	—	—	—	—
52	Taunus-E.	1 714 286	—	629 714*	125 142	—	—	—*	—
53	a. Thüringische	22 411 000	—	11 900 000	1 152 500	—*	4 resp. 4½*	764 736*	144 478*
	b. Werra-E.	5 006 900	—	3 250 000	16 300	8 000 000*	4*	—	—
54	Tilsit-Insterburger	1 533 400	1 555 600	—	—	—	—	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.								
55	Ungarische Nordbahn	—*	—	—	—	—	—	—	—
56	Aussig-Teplitzer	1 750 000	—	833 333	20 300	—	—	—	—
57	Böhmische Nordbahn	5 333 333*	—	4 000 000*	—	—	—	—	—
58	Böhmische Westbahn	8 000 000	—	8 000 000	216 000	16 000 000	5,2	—	50 223
59	Brünn-Rossitzer	89 600	1 372 000	300 000	10 200	—	—	—	—
60	Buschtěhrader {a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wejhybka, c. Pferde-Bahn}	2 464 000	—	—	132 650*	—	—	—	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er	2 309 467	—	2 299 333	—	4 608 800*	5,0	—	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	14 000 000	—	10 000 000	157 440*	14 000 000	5,2	—	—
63	Graz-Köflacher	2 133 333*	—	800 000	17 200	—	—	—	—
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	43 035 683	—	15 235 000	2 826 880	—	—	—	—
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	3 739 700*	—	5 609 700*	—	9 349 400*	5	—	—
66	Kaiserin-Elisabeth {a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn}	20 971 902	—	36 154 367	3 726 067	—*	5,2	—	444 177
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	8 333 333	—	8 000 000	28 267*	—*	—*	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	32 472	25 632
69	a. Oesterreichische nördliche, b. Oesterreichische südöstliche, c. Wien-Neu-Szönyer	53 333 333	—	53 333 333	1 430 548*	66 666 666	5,2	—	—
70	a. Südbahn, Oesterreichische, b. Tiroler	100 000 000	--	212 160 326*	—	—*	—	—	—
71	Süd-Norddeutsche	10 500 000	—	6 783 400*	293 567	15 883 400	5,2	—	—
72	Theiß-Bahn	9 800 000*	—	21 000 000*	—	28 484 078	5,2	130 563*	—
73	Turnau-Kralup-Prager	2 666 667	—	2 000 000	33 143	—	—	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.								
74	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Lüttich-Mastrichter	1 333 333	—	1 600 000	18 159	—	—	—	—
76	Niederländische Rhein-E.	17 142 857	—	5 142 857	—	5 142 857*	4½	—	—
77	a. Warschau-Wiener	12 500 000	—	3 700 000	723 225*	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	6 201 000	—	—	190 430	6 201 000	4½	—	71 723

Abschnitt C.

Transportmittel.

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Bestand der

Nr.	Bahn	91 Lokomotiven a. 4-rädrige (Anzahl)	91 b. 6-rädrige	91 c. 8-rädrige	91 d. Tender-Lokomotiven	91 e. zusammen	92 pro Meile Bahnlänge	92 pro Kilometer Bahnlänge	93 Davon sind a. gekuppelt	93 b. mit Expansion versehen	93 c. ohne Expansion versehen	93 d. mit Kondensation versehen	94 Tender (Anz.)	95 Firma der … 1 A. Borsig in Berlin	2 J. A. Maffei in Hirschau bei München	3 Maschinenfabrik E. Keßler in Eßlingen	4 G. Sigl in Wien und Wiener-Neustadt	5 Wien-Gloggnitzer-Bahn Maschinenfabrik in Wien	6 R. Hartmann in Chemnitz	7 Egestorff in Linden bei Hannover	8 Maschinenfabrik der Oesterreich. Staats-E.-G.	9 Maschinenbau-Gesellschaft in Carlsruhe	10 W. Günther in Wiener-Neustadt	11 E. Wöhlert in Berlin	12 Actien-Gesellschaft Vulkan in Stettin
	I. Staatsbahnen.																								
1	Badische	32	141	45	5	223	2,02	0,27	182	223	—	—	218	.	.	.	.	.	.	.	.	171	.	.	.
2	Bayerische	5	397	—	—	402	1,79	0,24	331	232	170	109	402	.	356	.	.	.	14	.	.	.	.	.	.
3	Braunschweigische	14	87	—	8	109	2,86	0,38	92	109	—	—	101	.	.	.	.	.	.	100	.	.	.	.	.
4	Friedrich-Franz-E.	—	20	—	—	20	1,30	0,17	20	—	20	—	20	.	.	.	.	.	20	.	.	.	.	.	.
5	Main-Neckar-E.	—	30	—	—	30	2,33*	0,31	9	30	—	—	30	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.
6	Oldenburgische	10	2*	—	2	14	1,09	0,14	12	12	2	—	8	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.
7	Bebra-Hanauer	—	34	—	—	34	1,77	0,23	34	—	—	6	34	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	Hannoversche	—	235	—	20	255*	2,41	0,32	225	255	—	181	218	11	.	.	.	.	.	147	.	.	.	19	3
9	Main-Weser-B.	—	69	—	—	69	2,61	0,35	69	69	—	35	59	.	.	6	.	.	.	6	.	.	.	.	4
10	Nassauische	—	42	—	2	44	1,75	0,23	34	44	—	—	42	6	.	32	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	225	—	21	246	3,40	0,45	190	246	—	49	225	140	3	.	.	.	.	.	.	.	.	43	13
12	Preuß. Ostbahn	—	201	—	—	201	1,65	0,22	109	201	—	26	201	105	.	.	.	.	.	20	.	.	.	36	2
13	Saarbrücker	—	67	—	6	73	3,73	0,50	65	73	—	16	67	42	.	.	.	.	.	.	.	28	.	3	.
14	Westfälische	—	105	—	—	105	2,02	0,27	91	46	59	—	105	41	.	.	.	.	.	24	.	.	.	5	11
15	Sächsische östliche	2	70	—	—	72	2,62	0,35	72	72	—	—	63	.	.	.	.	.	55	.	.	.	.	2	.
16	Sächsische westliche	2	156	—	22	180*	2,40*	0,33	180	180	—	—	127*	20	.	.	.	.	149	.	.	.	.	3	.
17	Württembergische	—	46	132	8	186	1,97	0,26	186	186	—	24	178	.	3	152	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	II. Privatbahnen																								
	a) unter Staatsverwaltung.																								
18	a. Bergisch-Märkische	—	258	—	18*	276	3,33	0,44	255	276	—	10	258	168	.	35	.	.	.	.	.	.	.	13	32
	b. Hessische Nordbahn	—	36	2	—	38	1,93	0,25	38	38	—	37	37	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
19	a. Oberschlesische } b. Breslau-Posen-Glogauer }	—	194	—	4	198	3,31	0,43	179	198	—	99	194	110	.	.	14	.	.	.	.	.	.	37	31
	c. Stargard-Posener	—	38	—	—	38	1,68	0,22	28	31	7	20	38	24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	11
20	Rhein-Nahe-E.	—	34	—	—	34	2,13	0,29	31	—	34	17	34	31	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.
21	Wilhelms-Bahn	—	27	—	—	27	1,09	0,14	24	17	10	—	27	14	.	.	5	.	.	.	.	.	.	6	.
22	a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b. Greiz-Brunner	2	—	—	—	2	1,47	0,30	2	2	—	—	—	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.
23	a. Löbau-Zittauer	—	5	—	—	5	1,11	0,15	5	5	—	—	6	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.
	b. Zittau-Reichenberger	—	5	—	—	5	1,41	0,19	5	5	—	—	5	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.
	b) in Privatverwaltung.																								
24	Alberts-Bahn	—	5	—	5	10	1,96	0,26	10	10	—	—	5	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.
25	Altona-Kieler	—	31	—	10	41	1,35	0,17	33	41	—	33	25	.	.	.	.	.	.	29	.	.	.	.	.
26	Bayerische Ostbahnen	—	110	—	2*	112	1,376	0,18	88	112	—	—	110	.	112	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27	Berlin-Anhaltische	—	78	—	—	78	1,58	0,21	41	77	1	—	78	77	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
28	Berlin-Görlitzer	—	26	—	—	26	0,94	0,12	20	6	—	—	26	14	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.
29	a. Berlin-Hamburger } b. Hamburg-Bergedorfer }	5	93	—	2	100	2,52	0,33	56	100	—	53	98	92	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	66	—	—	66	3,38	0,45	36	24	42	—	66	54	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	—	53	—	—	53	1,78	0,24	49	53	—	53	53	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	23
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	28	—	—	28	1,23	0,16	13	28	—	28	28	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	30	—	—	30	0,98	0,13	21	30	—	24	30	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	45	—	—	45	1,96	0,26	45	45	—	—	46	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	3
33	Frankfurt-Hanauer	—	11	—	—	11	2,02	0,36	3	11	—	—	11	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.
34	Glückstadt-Elmshorner	—	5	—	—	5	1,11	0,15	4	5	—	3	5	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	Hessische Ludwigs-E.	—	60	—	2	62	2,18	0,39	29	62	—	—	60	.	.	60	.	.	.	.	.	.	.	.	.
36	Homburger	—	4	—	—	4	1,66	0,22	4	4	—	—	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
37	Kirchheimer	—	2	—	—	2	2,31	0,31	2	—	2	—	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	270	—	43	314	4,46	0,59	242	314	—	—	275	239	.	.	.	.	24	.	36	4	.	.	.
39	Leipzig-Dresdener	—	72	—	—	72	2,45	0,33	40	—	72	—	72	38	.	24	.	.	10	.	.	.	.	.	.
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	4	—	—	4	5,0	0,66	—	4	—	—	4	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	zu übertragen	73	3517	179	180	3949								1325	476	309	19	.	309	326	36	220	.	176	156

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben:

Henschel u. Sohn in Kassel.	E. Keßler in Carlsruhe.	Société J. Cockerill in Seraing.	Sharp und Comp. in Manchester.	Beyer, Peacock und Comp. in Manchester.	Schwartzkopf in Berlin.	R. Stephenson in Newcastle.	Maschinenfabrik in Grafenstaden.	Union-Gießerei i Königsberg.	Werkstätte der Württembergischen E. in Eßlingen.	Krauß u. Comp. in München.	v. Ruffer in Breslau.	J. Meyer in Mühlhausen (in Frankreich).	Wilson u. Comp. in Leeds.	R. und W. Hawthorn in Newcastle.	Canada Works in Birkenhead bei Liverpool.	Schichau in Elbing.	W. Norris in Philadelphia.	Werkstätte der Berlin-Potsdam-Magdeburger E.-G.	Köchlin in Mühlhausen (in Frankreich).	Werkstätte der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Wien.	Werkstätte der Taunus E.-G.	Renard in Lüttich.	Regnier Poncelet in Lüttich.	Kitson, Thompson u. Hewitson in Leeds.	Cail und Comp. in Paris.	A. Meyer und Comp. in Barmen bei Elberfeld.	Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Carlsruhe.	Société de construction in Lüttich.	Forster in Liverpool.	Turner Evans in Newton.	Werkstätte der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	Kölnische Maschinenbau-Ges.	Werkstätte der Wilhelms-Bahn in Ratibor.	Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Comp. in Buckau.	Werkstätte d. Köln-Mindener E.-G. in Dortmund.	Maschinenfabrik in Zorge bei Braunschweig.	W. Bauer in Dresden.	Bahnhofs-Werkstätte in Braunschweig.	Central-Werkstätte der Main-Neckarb.	Manning, Wardle u. Comp. in Leeds.	
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	34	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	
.	13	.	.	.	.	4	24	.	.	.	.	5	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
.	21	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2
.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	3
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4
6	10	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	5
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	2*	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6
34	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7
23	1	3	13	.	27	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8
33	20	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9
.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10
4	.	6	.	.	26	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11
.	.	.	.	.	11	.	.	18	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13
20	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14
.	.	1	.	.	.	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15
.	2	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	16
.	6	.	.	.	.	.	.	.	19	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17
5	10	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	18a
22	6	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19ab
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	21
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	23a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	24
.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	26
.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	27
.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	28
.	.	.	4	2	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	29
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	30
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	31a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	32
2	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	33
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	34
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	35
4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	36
.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	37
.	3	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	38
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	39
2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	40
155	106	29	25	2	66	47	24	18	19	15	12	13	8	9	.	9	9	10	.		.	.	.	5	.	3	3	.	2	.	.	.	2	.	2	1	1	1	1	.	

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Bestand der

A. Deutsche Eisenbahnen.	91 Lokomotiven a. 4-rädrige	91 b. 6-rädrige	91 c. 8-rädrige	91 d. Tender-Lokomotiven	91 e. zusammen	92 pro Meile Bahnlänge	92 pro Kilometer Bahnlänge	93 Davon sind a. gekuppelt	93 b. mit Expansion versehen	93 c. ohne Expansion versehen	93 d. mit Kondensation versehen	94 Tender	95 Firma der: 1 A. Borsig in Berlin	2 J. A. Maffei in Hirschau bei München	3 Maschinenfabrik E. Kessler in Eßlingen	4 G. Sigl in Wien und Wiener-Neustadt	5 Wien-Gloggnitzer (Raaber) Maschinenfabrik in Wien	6 R. Hartmann in Chemnitz	7 Egestorff in Linden bei Hannover	8 Maschinenfabrik der Oesterreich. Staatseisenb.-Ges.	9 Maschinenbau-Gesellschaft in Carlsruhe	10 G. Günther in Wiener-Neustadt	11 F. Wöhlert in Berlin	12 Actien-Gesellschaft „Vulkan" in Stettin
	Anzahl.			Anzahl.		Anzahl.		Anz.	Anzahl.			Anz.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
II. Privatbahnen. übertragen	73	3517	179	180	3949	—	—	—	—	—	—	—	1325	476	309	19	·	309	326	36	220	·	176	156
41 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	20	—	—	20	1,37	0,18	10	20	—	12	20	19	·	·	·	·	·	·	·	·	·	1	·
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	54	—	—	54	2,79	0,37	46	52	2	7	54	42	·	·	·	·	·	6	·	·	·	2	·
43 a. Magdeburg-Halberstädter	—	60	—	4	64	2,60	0,35	52	44	20	—	60	57	·	4	·	·	·	·	·	·	·	·	·
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	24	—	1	25	1,75	0,23	20	22	3	2	24	24	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
44 Mecklenburgische	—	24	—	3	27	1,40	0,19	13	27	—	—	24	23	·	·		·	·	3	·	·	·	1	·
45 Neisse-Brieger	—	7	—	—	7	1,13	0,15	7	7	—	7	7	3	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	4
46 Niederschlesische Zweigbahn	—	11	—	—	11	1,16	0,15	11	11	—	—	11	8	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
47 Ostpreußische Südbahn	—	25	—	—	25	0,83	0,11	20	25	—	—	25	14	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	47	—	1	48	2,0	0,26	29	48	—	—	46	·	28	6	·	·	·	·	·	·	·	·	·
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	15	—	3	18	2,15	0,29	11	18	—	—	15	·	8	7	·	·	·	·	·	·	·	·	·
c. Neustadt-Dürkheimer	—	3	—	—	3	1,45	0,19	2	3	—	—	3	·	2	1	·	·	·	·	·	·	·	·	·
d. Pfälzische Nordbahnen	—	4	—	—	4	1,05	0,14	4	4	—	—	4	·	4	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
49 Rechte Oder-Ufer-E.	—	31	—	—	31	1,15	0,15	15	31	—	—	31	4	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	17
50 Rheinische	8	155	—	26	189	2,62	0,35	122	189	—	38	163	157	·	·	·	·	·	·	·	20	·	1	·
51 Schleswigsche	—	18	3	—	21	0,68	0,09	18	21	—	—	14	·	·	·	2	·	·	·	·	·	·	·	·
52 Taunus-E.	—	17	—	2	19	2,83	0,37	7	19	—	—	17	·	·	1	·	·	·	·	·	8	·	·	·
53 a. Thüringische	—	90	—	2	92	2,39	0,32	90	92	—	2	90	79	8	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
b. Werra-E.	—	28	—	—	28	1,23	0,16	12	28	—	—	24	28	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
54 Tilsit-Insterburger	—	5	—	—	5	0,70	0,09	5	5	—	—	5	5	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
B. Oesterreichische Bahnen.																								
55 Ungarische Nordbahn	—	17	—	—	17	1,04	0,14	17	13	—	—	17	·	·	·	13	·	·	·	·	·	·	·	·
56 Aussig-Teplitzer	—	9	—	—	9	1,44	0,19	9	9	—	—	9	5	·	·	4	·	·	·	·	·	·	·	·
57 Böhmische Nordbahn	—	12	—	—	12	2,03	0,27	12	—	—	—	12	·	·	·	12	·	·	·	·	·	·	·	·
58 Böhmische Westbahn	—	30	—	—	30	1,13	0,15	30	30	—	—	27	·	7	·	23	·	·	·	·	·	·	·	·
59 Brünn-Rossitzer	—	6	—	1	7*	1,86	0,25	7	7	—	—	6*	·	·	·	1	6	·	·	·	·	·	·	·
60 Buschtěhrader a. Kralup-Kladno / b. Prag-Wejhybka	—	7	—	5	12	1,50	0,20	12	12	—	12	7	·	·	·	·	·	·	·	12	·	·	·	·
c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
61 Fünfkirchen-Barcs'er	—	9	—	—	9	1,0	0,13	—	—	—	—	9	·	·	·	·	·	·	·	9	·	·	·	·
62 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	67	—	—	67	1,43	0,19	67	67	—	—	67	3	·	·	46	·	·	·	·	·	18	·	·
63 Graz-Köflacher	—	3	5	—	8	1,51	0,20	8	—	8	—	8	·	·	·	·	·	·	·	8	·	·	·	·
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	—	216	34	—	250	3,13	0,416	245	250	—	—	270	12	30	·	62	126	·	·	·	·	·	·	·
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	20	—	—	20	1,11	0,15	20	—	—	—	17	·	·	·	20	·	·	·	·	·	·	·	·
66 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	114	—	14*	128*	2,25	0,30	128	123	—	14	105	·	·	·	39	·	·	·	36	·	44	·	·
b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	27	—	—	27	0,77	0,10	27	27	—	—	27	·	·	·	15	·	·	·	12	·	·	·	·
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	2	8	—	10	1,24	0,16	10	10	—	—	10	·	·	·	·	·	·	·	8	·	2	·	·
69 a. Oesterreichische nördliche	—	33	84	44	161	2,58	0,34	155	161	—	—	118	·	6	14	·	27	·	·	63	·	21	·	·
b. Oesterreichische südöstliche	—	100	29*	49	178	1,93	0,26	172	178	—	—	129	·	22	·	·	33	·	·	59	·	58	·	·
c. Wien-Neu-Szönyer	—	10	11	4	25	1,19	0,16	25	25	—	—	21	·	·	·	·	10	·	·	15	·	·	·	·
70 a. Südbahn, Oesterreichische	114	168	16	50	348	1,86	0,22	348	348	—	—	298	·	4	66	47	145	·	·	·	·	64	·	·
b. Tiroler	10	23	15	5	53	1,33	0,17	53	53	—	—	53	·	2	8	13	15	·	·	·	·	·	·	·
71 Süd-Norddeutsche	—	28	12	—	40	1,37	0,18	40	—	—	—	40	·	12	·	·	·	28	·	·	·	·	·	·
72 Theiß-Bahn	—	72	—	—	72	0,93	0,12	68	72	—	—	72	·	·	·	·	·	·	·	60	·	8	·	·
73 Turnau-Kralup-Prager	—	10	—	—	10	0,87	0,12	10	10	—	—	8	·	·	·	10	·	·	·	·	·	·	·	·
C. Fremdländische Bahnen.																								
74 Niederländische Staats-E.	—	79	—	6	85	0,76	0,10	75	85	—	—	79	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
75 Lüttich-Mastrichter	—	6	—	—	6	1,55	0,20	6	6	—	—	5	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
76 Niederländische Rhein-E.	—	56	—	—	56	2,41	0,32	50	56	—	6	56	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
77 a. Warschau-Wiener	—	73	—	—	73	1,57	0,21	54	2	71	—	73	29	·	·	[illegible]	·	·	·	·	·	·	·	·
b. Warschau-Bromberger	—	22	—	—	22	1,11	0,15	12	—	22	—	22	22	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
Summa	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	·	·	·	·	·	·	—	1850	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	181	172

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben:

Henschel u. Sohn in Kassel	E. Keßler in Carlsruhe	Etablissement J. Cockerill in Seraing	Sharp und Comp. in Manchester	Beyer, Peacock und Comp. in Manchester	Schwartzkopf in Berlin	R. Stephenson in Newcastle	Maschinenfabrik in Grafenstaden	Unionsgießerei Königsberg	Werkstätte der Württembergischen E. in Eßlingen	Krauß u. Comp. in München	v. Ruffer in Breslau	J. Mayer in Mühlhausen (in Frankreich)	Wilson u. Comp. in Leeds	R. und W. Hawthorn in Newcastle	Canada Works in Birkenhead bei Liverpool	Schichau in Elbing	W. Norris in Philadelphia	Werkstätte der Berlin-Potsdam-Magdeburger E.-B.	Köchlin in Mühlhausen (in Frankreich)	Werkstätte der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Wien	Werkstätte der Taunus E.-B.	Bemard in Lüttich	Regnier Poncelet in Lüttich	Kitson, Thompson u. Hewitson in Leeds	Cail und Comp. in Paris	A. Werre und Comp. in Barmen bei Elberfeld	Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Carlsruhe	Société de construction in Lüttich	Forester in Liverpool	Turner Grand in Newton	Werkstätte der Magdeburg-Halberstädter E.-B.	Kölnische Maschinenbau-Ges.	Werkstätte der Wilhelms-Bahn in Ratibor	Hamburg-Magdeb. Dampfschifffahrts-Comp. in Buckau	Werkstätte d. Köln-Mindener E.-B. in Dortmund	Maschinenfabrik in Zorge bei Braunschweig	W. Bauer in Dresden	Bahnhofs-Werkstätte in Braunschweig	Central-Werkstätte der Main-Neckar-E.	Manning, Wardle u. Comp. in Leeds	
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	
155	106	29	25	2	66	47	24	18	19	15	12	13	8	9	.	9	9	10	.	.	.	.	.	5	.	3	3	.	2	.	.	.	2	.	2	1	1	1	1	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	41
.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	42
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	1	.	.	.	.	.	.	43a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	44
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	45
.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	46
.	.	.	.	.	.	.	.	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	47
.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	48a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- d
.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	6	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	49
.	4	2	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	50
.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	5	1	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	51
.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	52
.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	53a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	54
.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	55
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	56
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	57
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	58
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	59
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	60ab
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	61
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	62
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	63
.	2	16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	64
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	65
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	66a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	67
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	68
.	.	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	69a
.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	70a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	71
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	72
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	73
.	.	.	.	73	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	74
.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	75
6	.	.	48	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	76
.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	77a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
161	135	107	86	78	66	56	30	29	19	19	18	17	13	12	11	11	11	10	10	[illegible]	6	6	5	5	5	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	

	A. Deutsche Eisenbahnen.	96				97			98					99		
		(Forts.) I. Bestand der														
		Personenwagen:				Achsen: unter denselben:			Die Personenwagen enthalten Plätze:					Durchschnittlich		
		a. 4-	b. 6-	c. 8- rädrige.	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	a. I. Klasse.	b. II. Klasse.	c. III. Klasse.	d. IV. Klasse.	e. zusammen.	a. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Achse.
	I. Staatsbahnen.	Anzahl.			Anz.	Anz.	Anzahl.							Plätze		Plätze
1	Badische	648	61	2	711	1487	13,45	1,79	1918	7164	20050	—	29132	264,07	35,06	19,59
2	Bayerische	628	456	1	1085	2628	11,71	1,55	1902	11268	25175	—	38345	170,96	22,70	14,59
3	Braunschweigische	3	119	—	122*	363	9,53	1,27	328	1392	4286	—	6006	157,72	20,94	16,55
4	Friedrich-Franz-E.	39	—	—	39	78	5,05	0,67	100	424	856	—	1380	89,38	11,87	17,69
5	Main-Neckar-E.	45	66	—	111	288	22,38*	2,98	416	1228	3048	—	4692	364,57*	48,40	16,29
6	Oldenburgische	43	—	—	43	86	6,70	0,89	123	432	1176	—	1731	134,81	17,90	20,13
7	Bebra-Hanauer	65	21	—	86	193	10,01	1,33	194	924	2660	—	3778	196,77	26,13	19,58
8	Hannoversche	96	326	—	422*	1170	11,06	1,47	946	4434	9500	4020	18900	178,67	23,72	16,15
9	Main-Weser-B.	41	87	—	128	343	12,98	1,72	338	1509	3830	—	5677	214,79	28,51	16,55
10	Nassauische	139	—	—	139	278	11,08	1,47	536	1028	3080	—	4644	185,17	24,59	16,70
11	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	134	189	1	324	839	11,61	1,54	628	2834	6644	5088	15194	210,27	27,92	18,11
12	Preuß. Ostbahn	58	250	—	308*	866	7,11	0,94	708	3832	6810	4392	15742	129,29	17,16	18,18
13	Saarbrücker	110	—	—	110	220	11,25	1,49	250	672	1770	2375	5067	259,19	34,40	23,03
14	Westfälische	28	82	—	110	302	5,82	0,77	208	1108	2706	1552	5574	107,48	14,27	18,46
15	Sächsische östliche	58	88	—	146	380	13,81	1,83	375	1250	4440	—	6065	220,47	29,27	15,96
16	Sächsische westliche	284	80	—	364*	808	10,78*	1,43	543	3416	8500	—	12459	166,21*	22,07	15,42
17	Württembergische	127	—	290	417	1414	15,0	1,99	758	6122	17488	—	24368	258,37	34,33	17,23
	II. Privatbahnen.															
	a) unter Staatsverwaltung.															
18	a. Bergisch-Märkische	95	216	—	311	838	10,11	1,34	966	3172	6480	6390	17008	205,11	27,23	20,30
	b. Hessische Nordbahn	—	57	—	57	171	8,63	1,15	95	526	1930	—	2551	128,71	17,09	14,92
19	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	60	116	—	176	468	7,49*	1,05	375	1540	3925	2823	8663	146,21*	19,41	18,51
	c. Stargard-Posener	—	44	—	44	132	5,83	0,77	144	560	1040	650	2394	105,79	14,04	18,13
20	Rhein-Nahe-E.	40	—	—	40	80	5,0	0,66	90	264	1400	—	1754	109,63	14,55	21,93
21	Wilhelms-Bahn	9	21	—	30	81	3,61	0,48	58	216	720	492	1486	66,19	8,79	18,36
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	5	—	—	5	10	7,33	0,98	12	40	110	—	162	119,12	15,82	16,20
23	a. Löbau-Zittauer	4	10	—	14	38	8,43	1,12	24	128	480	—	632	140,13	18,60	16,63
	b. Zittau-Reichenberger	14	—	—	14	28	7,59	1,05	24	112	380	—	516	145,35	19,30	18,43
	b) in Privatverwaltung.															
24	Alberts-Bahn	6	13	—	19	51	28,33*	3,76*	32	168	500	120	820	455,56*	60,47*	16,08
25	Altona-Kieler	47	43	—	90	223	6,80	0,90	178	840	3472	—	4490	136,89	18,17	20,13
26	Bayerische Ostbahnen	323	—	—	323	646	7,93	1,05	675	2714	8210	—	11599	142,49	18,92	17,95
27	Berlin-Anhaltische	70	102	—	172	446	9,07	1,20	498	1838	4280	480	7096	144,40	19,17	15,91
28	Berlin-Görlitzer	68	—	—	68	136	4,93	0,65	79	492	1346	596	2513	91,05	12,09	18,48
29	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—	180	—	180	540	13,60	1,80	360	2056	5560	1656	9632	242,50	32,20	17,84
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	5	142	—	147	436	22,31	2,96	431	1424	3834	1950	7639	390,94	51,91	17,52
31	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn rc.	31	72	—	103	278	9,36	1,24	168	896	2515	1580	5159	173,76	23,07	18,56
	b. Hinterpommer.	—	50	—	50	150	6,58	0,87	60	544	1680	550	2834	124,30	16,50	18,89
	c. Vorpommersche	—	95	—	95*	285	9,35	1,24	108	880	2860	1350	5198	170,60	22,65	18,24
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	27	67	1	95	259	11,31	1,50	90	764	2730	1000	4584	200,21	26,59	17,69
33	Frankfurt-Hanauer	44	5	—	49*	103	18,86	2,50	100	420	1260	—	1780	326,0	43,28	17,28
34	Glückstadt-Elmshorner	—	7	—	7	21	4,67	0,62	14	94	260	—	368	81,78	10,86	17,52
35	Hessische-Ludwigs-E.	139	21	—	160	341	12,03	1,59	422	1442	4870	—	6734	237,44	31,52	19,75
36	Homburger	34	—	—	34	68	28,21	3,73	136	340	720	—	1196	496,26	65,89	17,59
37	Kirchheimer	6	—	1	7	16	18,50	2,46	11	56	166	—	233	272,20	36,14	14,56
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	52	172	—	224*	620	8,91	1,17	559	2196	4870	5460	13085	186,07	24,70	21,10
39	Leipzig-Dresdener	75	86	—	161	408	13,90	1,85	258	1552	5300	—	7110	242,28	32,15	17,42
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	18	12	—	30	72	90,0	11,95	76	288	625	—	989	1236,25	164,13	13,74

Transportmittel.

100				101			102							103			
Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4- rädrige. Anzahl.	b. 6- rädrige. Anzahl.	c. 8- rädrige. Anzahl.	d. zusammen. Anz.	a. überhaupt. Anzahl.	b. pro Meile Bahnlänge. Anzahl.	b. pro Kilometer Bahnlänge. Anzahl.	a. 4rädrige offene. Anzahl.	b. 4rädrige bedeckte. Anzahl.	c. 6rädrige offene. Anzahl.	d. 6rädrige bedeckte. Anzahl.	e. 8rädrige offene. Anzahl.	f. 8rädrige bedeckte. Anzahl.	g. zusammen. Anz.	a. überhaupt. Anzahl.	b. pro Meile Bahnlänge. Anzahl.	b. pro Kilometer Bahnlänge. Anzahl.	
136	—	—	136	272	2,47	0,33	1586	1650	44	217	—	—	3497	7255	65,76	8,73	1
222	—	—	222	444	1,98	0,26	2331	2674	828	609	—	—	6442	14 321	63,86	8,47	2
—	44	—	44*	132	3,47	0,46	804	576	36	3	8	45	1472	3089	81,12	10,77	3
6	—	—	6	12	0,78	0,10	60	125	—	—	—	—	185	370	23,96	3,18	4
24	10	—	34	78	6,06*	0,80	116	173	—	10	—	—	299	608	47,24*	6,27	5
8	—	—	8	16	1,25	0,17	125	70	—	—	—	—	195	390	30,37	4,03	6
—	16	—	16	48	2,50	0,33	136	240	—	—	—	—	376	752	39,17	5,20	7
6	86	—	92	270	2,55	0,34	2949	1926	100	10	23	285	5293	11 312	106,94	14,19	8
5	24	—	29	82	3,10	0,41	378	369	—	—	—	9	756	1530	57,89	7,68	9
23	—	—	23	46	1,83	0,24	1074	97	—	—	—	—	1171	2342	93,38	12,40	10
32	28	—	60	148	2,05	0,27	2820	1777	161	16	37	33	4844	10 005	138,49	18,39	11
—	70	—	70	210	1,72	0,23	910	2197	210	229	—	—	3546	7531	61,84	8,21	12
32	—	—	32	64	3,37	0,43	2042	471	—	—	—	—	2513	5026	257,08	34,12	13
10	33	—	43	119	2,29	0,30	1240	454	21	26	6	23	1770	3645	70,29	9,33	14
i. R. 102b	i. R. 102d	—	in Kol. 102g	in Kol. 103a	in Kol. 103b	in Kol. 103b	1233	640	32	15	—	5	1925	3907	142,02	18,85	15
„ „ 102b	„ „ 102d	—	„ „ 102g	„ „ 103a	„ „ 103b	„ „ 103b	4940	1482	—	1	4	4	6431*	12 879	171,81*	22,81	16
6	—	44	50	188	1,99	0,26	1111	849	—	—	120	337	2417	5748	60,99	8,09	17
67	33	—	100*	233	2,81	0,37	7260	1217	67	35	30	—	8609	17 380	209,60	27,83	18a
11	6	—	17*	40	2,02	0,27	267	82	—	—	—	7	356	726	36,63	4,86	- b
26	30	—	56	142	2,39*	0,32	2831	884	1006	111	47	—	4879	10 969	177,69	23,59	19ab
—	13	—	13	39	1,72	0,23	115	211	—	35	2	—	363	765	33,80	4,49	- c
8	—	—	8	16	1,0	0,13	484	90	—	—	—	—	574	1148	71,75	9,53	20
6	9	—	15	39	1,74	0,23	772	179	—	3	—	2	956	1919	77,37	10.30	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4	8	5,88	0,78	- b
i. R. 102b	—	—	in Kol. 102g	in Kol. 103a	in Kol. 103b	in Kol. 103b	50	20	—	2	—	2	74	154	34,14	4,53	23a
„ „ 102b	—	—	„ „ 102g	„ „ 103a	„ „ 103b	„ „ 103b	80	35	—	—	—	—	115	230	64,79	8,60	- b
i. R. 102b	—	—	in Kol. 102g	in Kol. 103a	in Kol. 103b	in Kol. 103b	675	10	—	—	—	—	685	1370	269,16	35,73	24
11	—	—	11	22	0,67	0,09	183	308	—	—	2	2	495	998	30,43	4,04	25
80	—	—	80	160	1,97	0,26	920	1037	—	—	—	—	1957	3914	48,08	6,38	26
12	9	—	21	51	1,03	0,14	824	447	30	52	5	25	1383	2908	59,11	7,85	27
10	—	—	10	20	0,72	0,096	433	189	—	—	—	—	622	1244	45,07	5,98	28
7	26	—	33	92	2,33	0,31	203	632	79	339	19	63	1335	3252	81,87	10,87	29
—	46	—	46	138	7,06	0,94	453	122	56	157	—	—	788	1789	91,56	12,16	30
6	15	—	21	57	1,92	0,25	111	310	—	60	34	49	564	1354	45,60	6,05	31a
—	12	—	12	36	1,58	0,21	122	138	42	30	—	—	332	736	32,25	4,29	- b
10	6	—	16	38	1,25	0,17	344	215	—	—	—	—	559	1118	36,69	4,87	- c
12	—	2	14	32	1,39	0,18	849	232	16	3	51	2	1153	2431	106,18	14,10	32
6	—	—	6	12	2,20	0,29	54	70	—	—	—	—	124	248	45,42	6,03	33
1	—	—	1	2	0,44	0,06	33	21	—	—	—	—	54	108	24,0	3,19	34
52	8	—	60*	128	4,51	0,59	605	396	—	—	—	—	1001	2002	70,59	9,37	35
3	—	—	3	6	2,49	0,33	16	5	—	—	—	—	21	42	17,43	2,31	36
2*	—	—	2	4	4,63	0,61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
23	44	—	67*	178	2,53	0,33	5977	882	375	254	40	—	7528	15 765	224,19	29,76	38
22	4	—	26	56	1,91	0,25	821	457	78	131	—	7	1494	3211	109,40	14,53	39
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	4	5,0	0,66	40

(Fortſ.) **I. Beſtand der**

A. Deutſche Eiſenbahnen.	96				97			98					99		
	Perſonenwagen:				Achſen unter denſelben:			Die Perſonenwagen enthalten Plätze:					Durchſchnittlich		
	a. 4=	b. 6=	c. 8=	d. zuſammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	a. I. Klaſſe.	b. II. Klaſſe.	c. III. Klaſſe.	d. IV. Klaſſe.	e. zuſammen.	a. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Achſe.
II. Privatbahnen.	rädrige. Anzahl.			Anz.	Anz.	Anzahl.							Plätze		Plätze
41 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	51	—	51	153	10,18	1,39	122	592	1920	—	2634	180,41	23,95	17,22
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	84	49	—	133	315	16,27	2,16	198	976	3393	963	5530	285,64	37,92	17,56
43 a. Magdeburg-Halberſtädter	1	134	—	135	404	16,44	2,18	272	1216	4230	1900	7618	310,05	41,17	18,86
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	—	38	—	38	114	7,98	1,06	84	364	1220	450	2118	148,32	19,69	18,58
44 Mecklenburgiſche	13	31	9	53	155	8,04	1,07	120	512	1590	424	2646	137,31	18,23	17,07
45 Neiſſe-Brieger	—	12	—	12	36	5,83	0,77	23	113	264	225	625	101,13	13,43	17,36
46 Niederſchleſiſche Zweigbahn .	4	12	9	25	80	8,42	1,12	78	336	590	366	1370	144,21	19,15	17,13
47 Oſtpreußiſche Südbahn . .	12	37	—	49	135	4,47	0,59	66	352	1360	900	2678	88,67	11,77	19,84
48 a. Pfälziſche Ludwigsbahn .	125	—	—	125	250	10,43	1,38	195	1104	2940	—	4239	176,63	23,45	16,96
b. Pfälziſche Maximiliansb.	46	—	—	46	92	11,0	1,46	96	442	1000	—	1538	183,97	24,42	16,71
c. Neuſtadt-Dürkheimer . .	3	—	—	3	6	2,91	0,39	18	90	—	—	108	52,30	6,94	18,0
d. Pfälziſche Nordbahnen .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Rechte Oder-Ufer-E. . .	18	35	—	53	141	5,23	0,69	160	408	1280	1020	2868	106,10	14,08	20,34
50 Rheiniſche	350	52	—	402	856	11,88	1,58	2174	5394	8340	986	16 894	234,34	31,14	19,74
51 Schleswigſche	45	—	—	45	90	2,93	0,39	110	328	1365	—	1803	58,71	7,79	20,03
52 Taunus-E.	107	22	—	129	280	41,73	5,57	620	1472	2510	—	4602	685,84	91,68	16,44
53 a. Thüringiſche	18	124	—	142	408	10,57	1,40	355	1920	4400	—	6675	172,93	22,96	16,36
b. Werra-E.	—	40	—	40	120	5,28	0,70	120	576	1320	—	2016	88,77	11,79	16,80
54 Tilſit-Inſterburger . . .	—	12	—	12	36	5,03	0,67	12	144	420	100	676	94,41	12,54	18,78
B. Oeſterreichiſche Bahnen.															
55 Ungariſche Nordbahn . .	14	—	—	14	28	1,71	0,23	12	80	400	—	492	30,09	3,99	17,57
56 Auſſig-Teplitzer	—	20	—	20	60	16,17*	2,15	120	276	320	—	716	192,99*	25,62	11,93
57 Böhmiſche Nordbahn . .	37	—	—	37	74	12,54	1,66	96	460	700	220	1476	250,17	33,21	19,94
58 Böhmiſche Weſtbahn . .	80	—	—	80	160	6,0	0,80	114	912	2300	—	3326	124,75	16,56	20,79
59 Brünn-Roſſitzer	4	2	1	7*	18	4,80	0,64	12	64	216	—	292	77,87	10,34	16,22
60 Buſchtěhrader {a. Kralup-Kladno . b. Prag-Weſhowka}	14	—	3	17	40	5,0	0,66	48	120	671	i. K. 98c	839	104,88	13,92	20,98
c. Pferde-Bahn . .	6	—	—	6	12	2,73	0,36	6	15	93	= = 98c	114	25,97	3,44	9,50
61 Fünfkirchen-Barcs'er . .	22	—	—	22	44	4,89	0,65	36	232	500	100	868	96,55	12,82	19,73
62 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	71	33	—	104	241	5,15	0,68	264	1024	3330	—	4618	98,65	13,10	19,16
63 Graz-Köflacher	7	—	5	12	34	6,40	0,85	12	142	416	—	570	107,34	14,25	16,76
64 Kaiſer Ferdinands Nordbahn	382	1	—	383	767	9,61	1,276	812	3514	5832	—	10 158	127,34	16,91	13,24
65 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn .	71	—	—	71	142	7,86	1,04	144	620	1065	1200	3029	167,62	22,25	21,33
66 Kaiſerin Eliſabeth {a. Lokom.-Bahn .	378	—	4	382*	772	13,56	1,80	723	2851	8750	—	12 324*	216,47	28,74	15,96
{b. Pferde-Bahn .	38	—	—	38	76	4,37	0,58	10	101	220	—	331	19,06	2,53	4,36
67 Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	40	—	—	40	80	2,28	0,30	182	336	880	—	1398	39,82	5,29	17,47
68 Mohacs-Fünfkirchener . .	10	—	—	10	20	2,47	0,33	18	112	184	—	314	38,86	5,16	15,70
69 a. Oeſterreichiſche nördliche .	141	—	73*	214	574	9,23	1,23	916	2802	5344	—	9062	145,43	19,31	15,90
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	178	1*	50	229	559	6,03	0,80	712	3080	5272	—	9064	98,36	13,06	16,30
c. Wien-Neu-Szönyer . .	11	18*	33	62	208	9,94	1,33	166	648	2324	—	3138	149,93	19,91	15,31
70 a. Südbahn, Oeſterreichiſche	327	30	307	664	1972	9,39	1,25	2292	7758	18 518	—	28 568	136,03	18,06	14,49
b. Tiroler	120*	1*	—	121	243	6,11	0,81	456	984	2400	—	3840	96,53	12,83	15,80
71 Süd-Norddeutſche . . .	92	—	—	92	184	6,26	0,83	190	844	1440	690	3164	107,63	14,29	17,19
72 Theiß-Bahn	—	145	—	145	435	5,63	0,75	351	2464	4200	—	7015	90,74	12,05	16,13
73 Turnau-Kralup-Prager . .	24	—	—	24	48	4,16	0,55	48	256	404	360	1068	92,69	12,30	22,23
C. Fremdländiſche Bahnen.															
74 Niederländiſche Staats-E. .	189	4	—	193*	390	3,50	0,46	1168	1700	5052	—	7920	71,25	9,46	20,31
75 Lüttich-Maſtrichter . . .	23	—	—	23	46	11,92	1,58	136	200	594	—	930	240,93	31,99	20,22
76 Niederländiſche Rhein-E. .	187	1*	—	188	377	16,22	2,15	1634	2460	4452	—	8546	367,73	48,82	22,55
77 a. Warſchau-Wiener . .	26	70	—	96*	262	5,64	0,75	264	1072	1670	1590	4596	99,05	13,15	17,54
b. Warſchau-Bromberger .	10	56	—	66	188	9,54	1,27	120	400	1520	1440	3480	176,65	23,45	18,51

Transportmittel.

100 Gepäckwagen: a. 4-rädrige (Anzahl)	100 b. 6-rädrige (Anzahl)	100 c. 8-rädrige (Anzahl)	100 d. zusammen (Anz.)	101 Achsen unter denselben: a. überhaupt	101 b. pro Meile Bahnlänge (Anzahl)	101 b. pro Kilometer Bahnlänge	102 Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen): a. 4rädrige offene (Anzahl)	102 b. 4rädrige bedeckte	102 c. 6rädrige offene (Anzahl)	102 d. 6rädrige bedeckte	102 e. 8rädrige offene (Anzahl)	102 f. 8rädrige bedeckte	102 g. zusammen (Anz.)	103 Achsen unter denselben: a. überhaupt	103 b. pro Meile Bahnlänge (Anzahl)	103 b. pro Kilometer Bahnlänge	
7	2	—	9	20	1,37	0,18	86	117	43	23	—	—	269	604	41,37	5,49	41
—	18	—	18	54	2,79	0,37	770	643	—	—	5	57	1475	3074	158,78	21,08	42
—	33	—	33	99	4,03	0,53	739	648	21	162	—	25	1595	3423	139,32	18,50	43a
—	7	—	7	21	1,47	0,20	44	108	13	76	2	—	243	579	40,55	5,38	- b
4	4	—	8	20	1,04	0,14	132	87	4	30	18	58	329	844	43,80	5,81	44
—	6*	—	6	18	2,91	0,39	9	35	12	6	—	—	62	142	22,98	3,05	45
2	3	—	5	13	1,37	0,18	26	58	—	—	19	6	109	268	28,21	3,75	46
9	—	—	9	18	0,60	0,08	153	360	—	—	—	—	513	1026	33,97	4,51	47
35	—	—	35	70	2,92	0,39	1388	255	27	—	—	—	1670	3367	140,29	18,62	48a
15	—	—	15	30	3,59	0,47	395	140	6	—	—	—	541	1088	130,14	17,28	- b
3	—	—	3	6	2,91	0,38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	15	30	7,85	1,04	- d
—	19	—	19	57	2,11	0,28	710	116	14	10	—	—	850	1724	63,78	8,47	49
113	3	—	116	235	3,36	0,43	2900	599	5	—	6	—	3510	7037	97,69	12,97	50
15	—	—	15	30	0,95	0,13	161	130	—	—	—	—	291	582	18,95	2,51	51
14	—	—	14	28	4,17	0,56	122	111	12	—	—	—	245	502	74,61	10,0	52
15	26	—	41*	108	2,80	0,37	724	838	14	5	—	36	1617	3325	86,14	11,44	53a
—	12	—	12	36	1,59	0,21	192	173	—	—	—	—	365	730	32,14	4,37	- b
4	—	—	4	8	1,13	0,15	54	80	—	—	—	—	134	268	37,43	4,97	54
2	—	—	2	4	0,24	0,03	180	115	—	—	—	—	295	590	36,09	4,79	55
3	—	—	3	6	1,63*	0,21	385	12	—	—	—	—	397	794	127,34	16,89	56
14*	—	—	14	28	4,74	0,63	372	84	—	—	—	—	456	912	154,57	20,51	57
14*	—	—	14	28	1,05	0,14	586	186	—	—	—	—	772	1544	57,91	7,69	58
2	—	1	3*	8	2,13	0,28	146	10	—	—	—	—	156*	312	83,20	11,04	59
6	—	—	6	12	1,5	0,20	203	10	—	—	—	—	213	426	53,25	7,06	60ab
4	—	—	4	8	1,82	0,25	100	—	—	—	—	—	100	200	45,36	6,05	- c
5*	—	—	5	10	1,11	0,15	147	27	—	—	—	—	174	348	38,71	5,14	61
39	1	—	40	81	1,73	0,23	451	860	—	—	15	46	1372	2866	61,33	8,13	62
—	—	3	3	12	2,26	0,29	134	—	—	—	—	4	138	284	53,48	7,10	63
119	—	—	119	238	2,98	0,39	3103	2631	1	—	107	216	6058	12 763	160,0	21,24	64
6	—	—	6	12	0,66	0,09	275	225	—	—	—	—	500	1000	55,34	7,35	65
79	—	1	80*	162	2,84	0,38	756	1477	1	—	8	—	2242*	4501	79,06	10,50	66a
4	—	—	4	8	0,46	0,06	528	154	—	—	16	—	698	1428	82,21	10,91	- b
12	—	—	12	24	0,68	0,09	120	492	—	—	—	—	612	1224	34,86	4,63	67
4	—	—	4	8	0,99	0,13	227	20	—	—	—	—	247	494	61,14	8,12	68
36	—	31	67	196	3,15	0,42	1638	508	32	—	298	554	3030	7796	125,12	16,61	69a
83	5	12	100	229	2,48	0,33	887	1794	104	61	333	687	3866	9937	107,84	14,32	- b
13	—	4	17	42	2,01	0,27	102	611	—	9	19	3	744	1541	73,63	9,78	- c
138*	—	30	168	396	1,89	0,25	2582	3676	—	—	25	20	6303	12 696	60,46	8,03	70a
30	—	—	30	60	1,51	0,20	680	610	—	—	—	—	1290	2580	64,86	8,61	- b
18	—	—	18	36	1,23	0,16	466	281	—	—	—	—	747	1494	50,52	6,75	71
38	15	—	53	121	1,57	0,21	391	1000	—	—	—	—	1391	2782	35,59	4,78	72
4*	—	—	4	8	0,69	0,09	128	23	—	—	—	—	151	302	26,21	3,48	73
68	—	—	68	136	1,23	0,16	1409	394	—	—	—	—	1803	3606	32,44	4,30	74
8	—	—	8	16	4,15	0,55	139	22	—	—	—	—	161	322	83,12	11,07	75
62	—	—	62	124	5,33	0,70	650	593	—	—	—	—	1243	2486	106,97	14,20	76
15	16	—	31	78	1,68	0,23	1238	373	163	136	—	—	1910	4119	88,77	11,79	77a
—	12	—	12	36	1,83	0,24	64	114	140	80	—	—	398	1016	51,37	6,85	- b

(Forts.) **I. Bestand der**

	A. Deutsche Eisenbahnen.	104 Arbeitswagen: a. 4-rädrige	104 b. 6-rädrige	104 c. 8-rädrige	104 d. zusammen	105 Schneepflüge	106 Draisinen	107 Sonstige Transportmittel
		Anzahl				Anz.	Anz.	
	I. Staatsbahnen.							
1	Badische	186	—	—	186	16	14	34 Briefpost- und 16 Postpackwagen
2	Bayerische	513	123	—	636	27	74	118 Bahnpostwagen
3	Braunschweigische	8	—	—	8	28*	3	
4	Friedrich-Franz-E.	20	—	—	20	—	—	
5	Main-Neckar-E.	4	—	—	4	3	4	
6	Oldenburgische	62	—	—	62	—	—	
7	Bebra-Hanauer	40	—	—	40	—	6	
8	Hannoversche	245	—	—	245	—	12	
9	Main-Weser-B.	47	—	—	47	—	6	
10	Nassauische	—	—	—	—	—	1	
11	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	95	17	—	112	—	—	65 Bahnmeisterwagen
12	Preuß. Ostbahn	47	120	—	167	8	15	159 Bahnmeisterwagen
13	Saarbrücker	101	—	—	101	—	2	
14	Westfälische	63	—	—	63	—	3	27 Bahnmeister- und 7 Umladewagen
15	Sächsische östliche	73	—	—	73	—	6	
16	Sächsische westliche	99	—	—	99*	—	14	
17	Württembergische	50	—	—	50	4	—	8 Kranken- und Gefangenen- und 27 Postwagen
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltung.							
18	a. Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	Eine stehende Maschine bei dem Rheintrajekt zwischen Homberg u. Ruhrort
	b. Hessische Nordbahn	s. K. 107a	—	—	—	—	—	
19	a. Oberschlesische } b. Breslau-Posen-Glogauer }	—	—	—	—	—	5	
	c. Stargard-Posener	10	16	—	26	—	2	
20	Rhein-Nahe-E.	37	—	—	37	—	1	2 Dampfschiffe und 5 Schalden (gemeinschaftlich mit der Nassauischen E.) und 2 Ausgleichungswagen
21	Wilhelms-Bahn	77	16	—	93	—	2	
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	
23	a. Löbau-Zittauer	5	—	—	5	—	—	
	b. Zittau-Reichenberger	8	—	—	8	—	—	
	b) in Privatverwaltung.							
24	Alberts-Bahn	8	—	—	8	—	—	
25	Altona-Kieler	45	—	—	45	3	8	1 stehende Maschine am Quai in Altona und 23 Drehwagen
26	Bayerische Ostbahnen	50	—	—	50	—	—	26 vierrädrige Postwagen
27	Berlin-Anhaltische	41*	—	—	41	3	—	81 Bahnmeister- und 36 Bahnhofswagen
28	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	3	12 Bahnmeisterwagen
29	a. Berlin-Hamburger } b. Hamburg-Bergedorfer }	91	—	—	91	—	6	1 Dampf-Draisine und 2 vierrädrige Transportwagen der Schwellen-Tränkanstalt in Berlin
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	72	29	—	101	—	3	
31	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn rc.	15	23	—	38	—	3	
	Berlin-Stettiner { b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	3	
	Berlin-Stettiner { c. Vorpommersche	64	—	—	64	—	3	1 Bahnrevisionswagen
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	1	
33	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	1	
34	Glückstadt-Elmshorner	11	—	—	11	—	—	2 Post- und 2 Drehwagen
35	Hessische-Ludwigs-E.	24	—	—	24	1	5	1 Dampfboot, 2 Möbelwagen für Straßenfahrt und 20 Bahnmeisterwagen
36	Homburger	—	—	—	—	—	—	
37	Kirchheimer	2	—	—	2	—	—	
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	293	2	—	295	76*	7	
39	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	1 Kranken- und 15 Postwagen
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2	—	—	2	—	—	

108		109					110		111	112	
Transportmittel.											
Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer			
Achsen.		Zoll-Centner.		Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Bahnlänge. Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Millimeter.	
—	189	13 310	680 109	2820	16 700	712 939	*6462*	*858*	100	137	1
—	—	28 080	1 039 220	17 960	55 800	1 141 060	*5088*	*675*	175*	121	2
256	89	6600	231 780	3500	240	242 120	*6358*	*844*	100	127	3
—	48	900	26 000	8190	4000	39 090	*2532*	*336*	100	129	4
147	—	5350	42 590	2880	320	51 140	*3974**	*528*	100	130	5
—	8	1200	29 600	7500	7200	45 500	*3544*	*471*	100	129	6
46	—	3200	69 200	6000	8000	86 400	*4500*	*598*	100	146	7
1447	—	10 800	830 950	22 540	19 600	883 890	*8356*	*1109*	100	127	8
365	—	4880	107 780	5330	4470	122 460	*4633*	*615*	100	114—151	9
174	—	2300	228 900	4200	—	235 400	*9386*	*1246*	100	127	10
350	722	5540	936 190	10 482	8710	960 922	*13 302*	*1766*	150	150	11
1074	—	9260	604 586	42 047	35 289	691 182	*5676*	*754*	130	131	12
36	102	3200	422 900	2130	9680	437 910	*22 399*	*2973*	100	95—151	13
203	224	6165	257 610	6900	5040	275 715	*5317*	*706*	100	130	14
346	12	in Kol. 109b	283 590	in Kol. 109b	in Kol. 109b	283 590	*10 309*	*1368*	100	94—121	15
358	115	„ „ 109b	877 300	„ „ 109b	„ „ 109b	877 300	*11 704**	*1554*	100	89—124	16
223	40	10 000	435 400	3380	10 000	458 780	*4868*	*646*	146	130	17
1225	—	12 140	1 444 485	21 680	—	1 478 305	*17 828*	*2367*	100	78—137	18a
47	—	2000	43 790	in Kol. 109b	—	45 790	*2311*	*307*	100	106—144	- b
545	412	9075	902 505	6560	—	918 140	*14 873*	*1975*	113	131	19ab
124	75	2837	62 006	8730	2119	75 692	*3344*	*444*	113	131	- c
46	—	1200	103 100	3960	3700	111 960	*6998*	*929*	100	114—130	20
64	—	2640	179 652	1000	12 320	195 612	*7907*	*1049*	113	137	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22a
—	—	—	300	—	—	300	*220*	*29*	50	108	- b
—	—	in Kol. 109b	11 600	in Kol. 109b	in Kol. 109b	11 600	*2572*	*341*	100	89—124	23a
—	—	„ „ 109b	16 500	„ „ 109b	„ „ 109b	16 500	*4648*	*618*	100	102, 108 u. 121	- b
14	—	in Kol. 109b	79 000		in Kol. 109b	79 000	*15 520*	*2061*	100	118	24
186	—	880	71 180	in Kol. 109b	3600	75 660	*2307*	*306*	90	121	25
238	—	10 600*	391 400		10 000	412 000	*5061*	*672*	100	134	26
151	—	2040	239 490	1950	3280	246 760	*5021*	*666*	141	eiserne 130, stählerne 124	27
11	—	2000	120 000	4300*	—	126 300	*4576*	*607*	100	131	28
396	61	3745	235 425	10 950*	8140	258 260	*6502*	*863*	100	134	29
402	—	6615	143 530	in Kol. 109b	9240	159 385	*8157*	*1083*	100	91—130	30
—	209	2100	95 603	2270	4950	104 923	*3534*	*470*	111	137	31a
28	—	1440	59 805	2340	—	63 585	*2789*	*370*	95	131	- b
63	—	1966	89 420	11 546	10 130	113 062	*3710*	*492*	100	128	- c
140	37	1800	215 598	9080	—	226 478	*9892*	*1313*	160	131	32
50	—	480	12 800	7560	—	20 840	*3817*	*507*	100	100—130	33
5	—	150	8380	in Kol. 109b	880	9410	*2091*	*278*	100	131	34
154*	—	9550	192 500	„ „ 109b	2880	204 930	*7226*	*959*	100	115—130	35
10	—	360	3800	—	—	4160	*1726*	*229*	100	131	36
11	—	400	—	—	—	400	*463*	*61*	—	—	37
1418*	in Kol. 108a	7120	1 297 080	12 900	29 580	1 346 680	*19 151*	*2542*	100	eiserne 130, stählerne 124	38
310	75	2080	253 230	in Kol. 109b	—	255 310	*8699*	*1155*	150 resp. 100	127	39
28	—	—	180	—	100	280	*350*	*46*	45	86	40

(Forts.) **I. Bestand der**

A. Deutsche Eisenbahnen.

		104				105	106	107
		Arbeitswagen:						
		a. 4-	b. 6-	c. 8- rädrige.	d. zusammen.	Schneepflüge.	Draisinen.	Sonstige Transportmittel.
		Anzahl.				Anz.	Anz.	
	II. Privatbahnen.							
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	18	—	18	—	—	. . . .
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	25	—	—	25	1	3	. . . .
43	a. Magdeburg-Halberstädter	72	—	—	72	—	1	. . . .
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	12	—	—	12	—	1	. . . .
44	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	3	. . . .
45	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	1	7 Bahnmeisterwagen . . . .
46	Niederschlesische Zweigbahn .	16	—	—	16	—	—	. . . .
47	Ostpreußische Südbahn . .	R. 102a	—	—	—	—	1	13 vierrädrige Bahnmeisterwagen . . . .
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	3	—	—	3	3	2	8 Post- und Gefangenenwagen . . . .
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	1	—	2 Postwagen . . . .
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
	d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	—	—	—	—	. . . .
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
50	Rheinische	351	—	—	351	—	10	11 Hülfswagen und 9 Bergbremsen . . . .
51	Schleswigsche	12	—	—	12	6	—	1 Wagen zum Wassertransport . . . .
52	Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	1 stehende Maschine und 2 Dampfboote . . . . . .
53	a. Thüringische	152	—	—	152	—	1	. . . .
	b. Werra-E.	20	—	—	20	—	—	. . . .
54	Tilsit-Insterburger . . .	s. R. 102a	—	—	—	—	1	. . . .
	B. Oesterreichische Bahnen.							
55	Ungarische Nordbahn . .	—	—	—	—	2	3	. . . .
56	Aussig-Teplitzer	s. R. 102	—	—	—	1	2	22 kleine Bahnwagen . . . .
57	Böhmische Nordbahn . .	16	—	—	16	1	1	20 Bahnwagen . . . .
58	Böhmische Westbahn . .	20	—	—	20	5	10	. . . .
59	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	1	3	19 kleine Bahnwagen . . . .
60	Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno . / b. Prag-Wejhybka }	27	—	—	27	2	2	. . . .
	c. Pferde-Bahn . .	13	—	—	13	—	—	. . . .
61	Fünfkirchen-Barcs'er . . .	—	—	—	—	2	2	. . . .
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	81	—	—	81	8	6	. . . .
63	Graz-Köflacher	—	—	—	—	1	—	10 Bahnwagen . . . .
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	—	—	—	—	16	45	. . . .
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	—	—	—	2	—	. . . .
66	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn .	—	—	—	—	16*	9*	. . . .
	b. Pferde-Bahn .	75	—	—	75	10	4	. . . .
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	6	3	4 vierrädrige Postwagen . . . .
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	24	—	—	24	1	1	. . . .
69	a. Oesterreichische nördliche .	—	—	—	—	14	7	. . . .
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	15	12	. . . .
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	—	—	—	6	8	. . . .
70	a. Südbahn, Oesterreichische	150	—	110	260	61	—	. . . .
	b. Tiroler	24	—	—	24	6	—	. . . .
71	Süd-Norddeutsche . . .	30	—	—	30	6	4	. . . .
72	Theiß-Bahn	200	—	—	200	8	3	21 vierrädrige Postwagen . . . .
73	Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	3	. . . .
	C. Fremdländische Bahnen.							
74	Niederländische Staats-E. .	—	—	—	—	—	—	2 Postwagen . . . .
75	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
76	Niederländische Rhein-E. .	120	—	—	120	—	2	. . . .
77	a. Warschau-Wiener . . .	86	54	—	140	—	9	19 Bahnmeisterwagen . . . .
	Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	4	4 Postwagen . . . .

Transportmittel.

108		109					110		111	112	
Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer			
Achsen.		Zoll-Centner.		Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Bahnlänge. Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Millimeter.	
56	—	1080	44 830	2406	2520	50 836	*3482*	*462*	100	131	41
126	130	2460	232 230	1230	1875	237 795	*12 283*	*1631*	112	131	42
267	—	4950	261 746	34 970	6930	308 596	*12 560*	*1668*	100	133	43a
95	—	660	26 820	7355	480	35 315	*2473*	*328*	100	117	- b
108	—	1200	41 440	3600	—	46 240	*2400*	*318*	100	131	44
13	—	1200	7600	220	—	9020	*1460*	*194*	55	91—124	45
66	4	920	16 364	744	1152	19 180	*2019*	*268*	90	128	46
—	44	1305	63 000	29 440	—	93 745	*3104*	*412*	88	130	47
—	—	3900	219 870	5550	240	229 560	*9565*	*1270*	150	127	48a
—	—	2200	71 300	2500	—	76 000	*9091*	*1207*	150	127	- b
—	—	600	—	—	—	600	*291*	*39*	150	127	- c
—	—	—	3000	—	—	3000	*785*	*104*	150	127	- d
86	48	3255	165 126	in Kol. 109b	—	168 381	*6229*	*827*	160	124	49
198	495	21 860	670 230	12 630	35 100	739 820	*10 270*	*1364*	100	131	50
21	—	1200	36 120	in Kol. 109b	1440	38 760	*1262*	*168*	60 u. 80	108, 114 u. 120	51
—	118	1440	40 950	„ „ 109b	—	42 390	*6317*	*844*	100	130	52
153	—	4720	217 310	2420	—	224 450	*5815*	*772*	100	101—131	53a
84	—	1440	42 500	in Kol. 109b	—	43 940	*1935*	*257*	75	113—124	- b
—	—	640	18 970	2850	3165	25 625	*3582*	*475*	94	131	54
25	12	400	59 000	—	—	59 400	*3633*	*482*	100	123	55
40	—	600	79 400	in Kol. 109b	—	80 000	*12 821*	*1702*	100	124	56
36	—	2800	86 400	4016	—	93 216	*15 799*	*2097*	100	85	57
113	—	2800	149 200	5200	4000	161 200	*6046*	*802*	100	124	58
—	—	585	28 815	—	—	29 400	*7840*	*1041*	115	98	59
75	—	1200	40 730	400	810	42 140	*5268*	*699*	105	112	60ab
113	—	280	7000	—	390	7670	*1747*	*232*	37	59	- c
—	—	1000	25 400	9000	—	35 400	*3938*	*523*	100	118	61
416	—	7640	161 110	110 815	16 200	295 765	*6318*	*839*	100	125	62
21	—	660	27 680	—	—	28 340	*5337*	*708*	100	105—118	63
—	16 330	14 360	921 605	121 755	—	1 057 720	*13 259*	*1760*	112	125	64
—	—	1200	90 000	10 000	—	101 200	*5600*	*743*	100	127	65
200	—	5820	295 000	93 550	—	394 370*	*6927*	*920*	100*	75 resp. 125*	66a
—	—	160	32 000	—	750	32 910	*1895*	*251*	35	60	- b
—	—	2400	60 000	62 400	—	124 800	*3555*	*472*	100	125	67
54	—	672	40 280	1488	2880	45 320	*5609*	*745*	100	118	68
686	94	13 025	601 565	10 637	—	625 227	*10 034*	*1332*	115	95—121	69a
1212	98	17 720	683 270	69 286	—	770 276	*8359*	*1110*	115	95—121	- b
201	14	3040	129 775	12 557	—	145 372	*6946*	*922*	115	95—121	- c
160	—	23 460	1 243 700	in Kol. 109b	55 300	1 322 460	*6297*	*836*	100	120	70a
—	—	2830	215 000	42 000	4400	264 230	*6643*	*882*	100	120	- b
—	—	3024	128 000	21 400	6000	158 424	*5388*	*715*	100	123	71
253	—	4890*	198 320	78 200*	40 000	321 410	*4157*	*552*	100	123	72
20	—	800	28 000	2200	—	31 000	*2690*	*357*	105	121	73
95	in Kol. 108a	13 360	293 200	58 000	—	364 560	*3280*	*435*	170	124	74
6	—	1280	31 640	360	—	33 280	*8622*	*1145*	100	131	75
438	—	7320	178 540	12 760	22 240	220 860	*9503*	*1262*	100	140	76
—	—	5560	341 011	in Kol. 109b	14 760	361 331	*7787*	*1034*	100	127	77a
—	—	1873	61 127	1640	—	64 640	*3281*	*436*	100	127	- b

		113			114			115		
		II. Anschaffungskosten der								
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
	A. Deutsche Eisenbahnen.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
	I. Staatsbahnen.									
1	Badische	3 607 092	32 697	4341	1 472 992	13 352	1773	185 727	1683	224
2	Bayerische	7 252 175	32 334	4293	2 050 437	9242	1227	474 412*	2115	281
3	Braunschweigische	2 014 867	52 911	7025	400 455	10 516	1395	101 665	2670	354
4	Friedrich-Franz-E.	407 414	26 387	3503	104 484	6767	890	11 801	764	101
5	Main-Neckar-E.	382 942	32 927	4371	207 578	17 848	2369	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
6	Oldenburgische	142 181	11 073	1471	94 621	7369	979	12 477	972	129
7	Bebra-Hanauer	617 000	32 135	4267	230 892	12 026	1597	38 736	2018	268
8	Hannoversche	3 873 087	36 615	4861	1 072 071	10 135	1346	159 150	1505	200
9	Main-Weser-B.	1 122 904	42 486	5640	357 624	13 531	1796	60 180	2277	302
10	Nassauische	631 502	25 179	3343	271 501	10 825	1437	34 329	1369	182
11	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	4 116 996	56 990	7566	867 576	12 009	1594	122 442	1695	225
12	Preuß. Ostbahn	3 266 861	26 826	3563	933 832	7668	1018	176 569	1450	193
13	Saarbrücker	1 219 480	62 377	8280	234 685	12 004	1593	56 853	2908	386
14	Westfälische	1 803 237	34 771	4616	295 179	5692	756	91 057	1756	233
15	Sächsische östliche	1 174 614	42 698	5669	374 074	13 598	1805	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
16	Sächsische westliche	2 835 391	37 825*	5022	759 541	10 133*	1345	" " 116a	" " 116b	" " 116b
17	Württembergische	2 634 644	27 957	3712	1 028 524	10 914	1449	99 055	1051	139
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
18	a. Bergisch-Märkische	4 767 005	57 489	7633	845 739	10 199	1354	172 240	2077	276
	b. Hessische Nordbahn	607 223	30 637	4068	156 680	7905	1050	29 404	1484	197
19	a. Oberschlesische } b. Breslau-Posen-Glogauer }	2 372 350	38 431	5102	456 261	7700*	1022	107 552	1815*	241
	c. Stargard-Posener	653 748	28 888	3835	145 282	6420	852	26 602	1175	156
20	Rhein-Nahe-E.	595 613	37 226	4942	90 086	5630	747	14 556	910	121
21	Wilhelms-Bahn	464 700	18 783	2493	72 722	3239	430	26 811	1194	159
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	31 432	23 112	3070	11 132	8185	1087	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	86 452	19 169	2545	29 681	6581	874	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
	b. Zittau-Reichenberger	116 809	32 904	4368	32 788	9236	1226	" " 116a	" " 116b	" " 116b
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	139 136	27 335	3629	42 564	23 647*	3139*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
25	Altona-Kieler	560 410	17 086	2268	233 200	7110	944	" " 116a	" " 116b	" " 116b
26	Bayerische Ostbahnen	1 933 839	23 757	3154	818 729	10 058	1336	190 060*	2335	310
27	Berlin-Anhaltische	1 274 904	25 944	3444	457 344	9307	1235	30 639	623	82
28	Berlin-Görlitzer	444 100	16 091	2136	147 732	5353	711	18 519	671	89
29	a. Berlin-Hamburger } b. Hamburg-Bergedorfer }	1 545 669	38 914	5167	565 854	14 246	1891	65 532	1650	219
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 037 100	53 076	7047	467 054	23 902	3174	110 262	5643	749
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	872 000	29 370	3899	264 519	8909	1183	45 243	1527	203
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	481 000	21 096	2801	163 668	7178	953	30 954	1358	180
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	536 715	17 615	2339	272 615	8947	1188	29 944	983	130
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	727 126	31 759	4217	277 650	12 127	1610	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
33	Frankfurt-Hanauer	167 168*	30 617	4065	107 078*	19 611	2604	9892*	1812	241
34	Glückstadt-Elmshorner	70 542	15 676	2081	18 686	4152	552	1800	400	53
35	Hessische-Ludwigs-E.	1 029 994	36 318	4821	356 365	12 566	1668	99 720*	3516	467
36	Homburger	58 057	24 090	3198	62 376	25 882	3436	3700	1535	204
37	Kirchheimer	19 000	22 197	2947	9520	11 121	1476	2880	3364	447
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	5 229 837	74 372	9874	651 524	9265	1230	155 801	2216	294
39	Leipzig-Dresdener	1 158 950	39 491	5243	358 709	12 222	1623	34 200	1165	155
	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	38 665	48 331	6412	36 155	45 194	6000	—	—	—

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeitswagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transportmittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr	
3 568 324	32 345	4294	54 286	10 057	75 583	—	1
5 483 680	24 449	3246	96 663	in Kol. 117	—	2 515 203*	2
1 904 747	50 020	6641	868	—	—	—	3
241 913	15 668	2080	19 480	—	—	—	4
367 892	31 633	4199	in Kol. 116a	2472	—	—	5
206 313	16 068	2134	24 988	—	—	—	6
442 150	23 029	3057	36 160	1557	—	—	7
5 331 482	50 402	6692	77 626	n. bekannt	—	—	8
906 063	34 282	4551	24 009	1500	—	—	9
1 080 484	43 081	5720	—	280	—	—	10
5 227 933	72 369	9608	74 250	—	—	—	11
4 513 887	37 066	4921	188 535	11 372	23 076	—	12
2 297 310	117 509	15 598	50 360	—	—	—	13
1 718 393	33 135	4399	30 224	1201	8623	—	14
1 505 264	54 717	7264	in Kol. 116a	1213	—	—	15
4 124 374	55 021*	7305	4505	2726	—	—	16
2 891 147	30 678	4073	34 491	751	10 012	84 712*	17
7 863 686	94 835	12 591	—	—	627 118	in Kol. 115	18a
324 819	16 388	2176	in Kol. 116a	—	—	—	- b
5 274 396	85 443	11 344	—	—	—	—	19ab
407 525	18 008	2391	74 831	—	—	—	- c
585 480	36 593	4858	23 680	—	83 090	—	20
914 251	36 954	4906	66 417	400	—	—	21
—	—	—	—	—	—	—	22a
4000	2956	391	—	—	—	—	- b
57 593	12 770	1695	4941	—	—	—	23a
97 738	27 532	3655	200	—	—	—	- b
468 740	92 090	12 226	600	—	—	—	24
481 680	14 685	1950	in Kol. 116a	941	234	—	25
2 326 407	28 580	3794	48 941	—	—	—	26
1 681 225	34 213	4542	16 400	3900	11 475	—	27
618 808	22 421	2977	—	1100	2340	—	28
1 928 188	48 545	6445	58 250	2000	4034	—	29
1 181 426	60 462	8028	45 248	—	—	—	30
761 500	25 648	3405	34 320	1230	—	38 665*	31a
438 149	19 217	2551	4388	1468	—	5600*	- b
574 873	18 867	2505	47 360	1350	836	9450*	- c
1 457 767	63 672	8453	—	295	—	—	32
133 262*	24 406	3240	—	228	—	—	33
44 892	9976	1325	4400	—	3082	—	34
1 080 006	38 082	5056	10 588	2200	33 940	in Kol. 115a	35
20 800	8631	1146	—	—	—	—	36
—	—	—	100	—	—	—	37
7 772 628	110 532	14 675	108 647	6300	—	—	38
1 332 510	45 401	6028	—	—	2200	—	39
644	805	107	250	—	—	—	40

II. Anschaffungskosten der

A. Deutsche Eisenbahnen.		113 Lokomotiven und Tender a. überhaupt.	113 b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge	113 b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge	114 Personenwagen a. überhaupt.	114 b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge	114 b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge	115 Gepäckwagen a. überhaupt.	115 b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge	115 b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge
	II. Privatbahnen.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	320 238	21 937	2912	137 091	9389	1247	12 548	859	114
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	901 203	46 550	6180	280 072	14 466	1921	34 560	1785	237
43	a. Magdeburg-Halberstädter	1 083 010	44 079	5852	370 620	15 084	2003	62 700	2552	339
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	380 828	26 669	3541	104 590	7324	972	8280	580	77
44	Mecklenburgische	466 921	24 230	3217	141 986	7368	978	12 000	623	83
45	Neisse-Brieger	113 645	18 389	2441	33 178	5369	712	4758	770	102
46	Niederschlesische Zweigbahn .	190 125	20 013	2657	56 802	5979	792	8687	914	121
47	Ostpreußische Südbahn . .	382 120	12 653	1680	125 970	4171	554	13 770	456	61
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	667 076	27 795	3690	198 950	8290	1100	38 015	1584	210
	b. Pfälzische Maximiliansb.	268 285	32 092	4261	78 975	9447	1254	18 918	2263	300
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	43 028	20 837	2758	7342	3556	472	3900	1889	251
	d. Pfälzische Nordbahnen .	57 143	14 959	1988	—	—	—	—	—	—
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	579 815	21 451	2848	166 665	6166	818	50 030	1851	245
50	Rheinische	3 189 278	44 277	5877	928 792	12 895	1712	188 852	2622	348
51	Schleswigsche	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Taunus-E.	273 180	40 712	5397	176 678	26 330	3520	25 146	3747	497
53	a. Thüringische	1 564 299	40 526	5380	420 923	10 905	1448	61 445	1592	211
	b. Werra-E.	506 800	22 316	2963	122 750	5405	718	25 050	1103	146
54	Tilsit-Insterburger . . .	86 600	12 095	1606	35 917	5016	666	7008	979	130
	B. Oesterreichische Bahnen.									
55	Ungarische Nordbahn . .	248 111	15 175	2015	24 178	1479	196	2867	175	23
56	Aussig-Teplitzer	192 021	30 772	4086	60 356	16 268*	2160	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
57	Böhmische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Böhmische Westbahn . .	541 820	20 436	2713	226 100	8481	1126	21 840	819	109
59	Brünn-Rossitzer	99 661*	26 576	3528	15 987*	4263	566	2400*	640	85
60	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno .	142 629	33 799	4487	14 895	3529	468	2394	567	75
	b. Prag-Wejhvotka	97 834	25 882	3436	22 279	2727	362	4592	562	75
	c. Pferde-Bahn . .	—	—	—						
61	Fünfkirchen-Barcs'er . .	206 959	23 020	3057	58 407	6497	863	7323	815	108
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 020 218	43 158	5730	339 686	7257	964	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
63	Graz-Köflacher	94 480	17 793	2362	18 339	3453	458	4460	839	111
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	4 268 824	53 512	7104	741 550	9333	1239	161 559	2025	269
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn .	2 937 499	51 598	6851	1 055 590*	19 875	2639	114 310*	2152	286
	b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	583 200	16 612	2205	100 480	2862	380	30 600	871	116
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	239 107	29 592	3929	27 712	3430	455	4965	614	82
69	a. Oesterreichische nördliche .	3 516 730	56 439	7493	603 809	9690	1287	136 479	2191	291
	b. Oesterreichische südöstliche	3 864 834	41 911	5568	694 067	7532	1000	198 208	2151	286
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	582 720	27 841	3696	176 108	8414	1117	32 921	1573	209
70	a. Südbahn, Oesterreichische	6 230 127	29 666	3939	1 276 831	6080	807	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
	b. Tiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Süd-Norddeutsche . . .	967 978	32 925	4371	226 249	7696	1022	21 918	745	99
72	Theiß Bahn	1 704 735	22 051	2927	511 811	6620	879	107 880*	1395	185
73	Turnau-Kralup-Prager . .	203 333	17 647	2342	50 262	4362	579	6987	606	80
	C. Fremdländische Bahnen.									
74	Niederländische Staats-E. .	1 469 027	13 216	1755	433 847	3904	518	120 249	1082	144
75	Lüttich Mastrichter . . .	87 184	22 587	2999	39 834	10 320	1370	9813	2542	338
76	Niederländische Rhein-E. .	1 002 298	43 128	5726	460 417	19 811	2630	102 173	4396	584
77	[illegible] Wiener- . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bromberger .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeitswagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transportmittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
328 364	22 491	2986	in Kol. 116a	—	—	—	41
1 408 401	72 748	9658	" " 116a	900	—	—	42
1 635 724	66 574	8839	37 584	—	—	—	43a
348 259	24 388	3238	in Kol. 116a	350	—	—	- b
411 797	21 370	2837	—	900	—	—	44
65 032	10 523	1397	—	574	1897	—	45
146 612	15 433	2049	9750	—	—	—	46
544 900	18 043	2395	—	300	2080	—	47
1 148 973	47 874	6356	600	650	5000	—	48a
400 444	47 900	6360	—	150	1000	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	- c
12 267	3211	426	—	—	—	—	- d
1 058 166	39 148	5198	—	—	—	—	49
2 982 578	41 407	5497	201 825	2390	20 642	—	50
—	—	—	—	—	—	—	51
215 890	32 174	4301	—	—	—*	—	52
1 459 170	37 802	5019	64 968	188	—	—	53a
365 367	16 088	2136	11 560	—	—	—	- b
149 883	20 933	2779	in Kol. 116a	450	—	—	54
245 677	15 026	1995	—	4033	—	—	55
400 314	64 153	8517	—	1820	in Kol. 116a	—	56
—	—	—	—	—	—	—	57
780 780	29 287	3888	6933	9800	—	—	58
81 227*	21 660	2876	—	1000	—	—	59
102 667	24 329	3229	928	2450	4724	—	60a
85 488	10 463	1389	1429	160	5444	—	- bc
154 197	17 152	2277	—	3114	—	—	61
2 160 414	46 153	6128	in Kol. 116	13 157	7056	—	62
90 862	17 111	2271	—	300	—	—	63
6 691 871	83 887	11 137	—	29 913	—	—	64
—	—	—	—	—	—	—	65
2 162 524*	40 718	5406	—	109 037	19 640	—	66a
—	—	—	—	—	—	—	- b
693 396	19 749	2622	—	11 700	—	—	67
284 713	35 237	4678	28 731	2932	—	—	68
4 146 329	66 544	8835	—	21 508	12 477*	—	69a
5 601 595	60 788	8071	—	20 845	17 169*	—	- b
1 099 057	52 511	6972	—	8968	6072*	—	- c
6 381 213	30 385	4034	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	—	70a
—	—	—	—	—	—	—	- b
919 425	31 273	4152	7430	6877	—	—	71
1 580 050	20 438	2713	132 957	14 907	in Kol. 115	in Kol. 115	72
133 553	11 591	1538	—	620	—	—	73
1 653 938	14 879	1976	—	—	3949	—	74
113 332	29 361	3900	—	—	—	—	75
1 259 213	54 183	7194	50 358	365	—	—	76
—	—	—	—	—	—	—	77a
—	—	—	—	—	—	—	- b

Abschnitt D.

Betriebs-Resultate.

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

A. Lokomotiven.

A. Deutsche Eisenbahnen.	121									12?
	Die Lokomotiven haben zurückgelegt:									
	a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen.	c. vor Güter- Zügen.	d. vor gemischten Zügen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen.	f. vor Material- und Arbeitszügen.	g. leer.	h. zusammen.	Davon Nutzmeilen.
I. Staatsbahnen.	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	
1 Badische	91 848	346 970	188 305	31 919	—	189	3078	**662 309**	659 042*
2 Bayerische	in Kol. 121b	1 194 322	in Kol. 121b	in Kol. 121b	169 469	8647	13 150	**1 385 588**	1 372 43
3 Braunschweigische	34 889	68 449	150 773	22 634	in Kol. 121b	in Kol. 121b	18 920	**324 665**	305 74
4 Friedrich-Franz-E.	23 628	7576	11 338	423	201	1912	402	**45 480***	43 09
5 Main-Neckar-E.	14 524	44 676	10 764	12 928	174	103	213	**83 382**	83 0
6 Oldenburgische	—	14 489	17 262	in Kol. 121c	—	4825	272	**36 848**	36 576
7 Bebra-Hanauer	—*	1504	357	29 465	2	2657*	1391	**35 376**	33 95
8 Hannoversche	in Kol. 121b	324 324	307 209	in Kol. 121c	62 643	18 675	50 785	**763 636**	712 851
9 Main-Weser-B.	39 528	49 548	53 087	45 984	1789	1126	5118	**196 180**	191 062
10 Nassauische	—	96 297	46 811	—	2121	2310	1560	**149 099**	147 53
11 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	52 262	198 236	347 764	—	—*	17 161	64 786	**680 209**	615 42
12 Preuß. Ostbahn	163 851	124 739	206 100	in Kol. 121c	56 362	29 097	53 180	**633 329**	580 14
13 Saarbrücker	500	49 354	94 463	„ „ 121c	12 506	3698	3285	**163 806***	160 521
14 Westfälische	—	120 982	144 896	—	21 387	12 410	128 576	**428 251**	299 675
15 Sächsische östliche	—	102 317	97 628	in Kol. 121c	—	2411	14 309	**216 665**	202 356
16 Sächsische westliche	in Kol. 121b	314 441	270 797	—	—	7860	37 468	**630 566**	593 0
17 Württembergische	30 823	285 428	167 172	37 901	36 537	4178	25 502	**587 541**	562 039
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltung.									
18 a. Bergisch-Märkische	11 411	312 795	391 322	—	28 811	19 062	57 286	**820 687**	763 401
b. Hessische Nordbahn	21 255	56 144	42 735	—	9887	2200	9721	**141 942**	132 221
19 a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	30 128	82 989	348 603	in Kol. 121c	22 207	5281	33 541	**522 749**	489 20
c. Stargard-Posener	13 203	26 491	53 589	in Kol. 121c	13 746	5681	9085	**121 795**	112 710
20 Rhein-Nahe-E.	14 362	38 297	58 206	in Kol. 121c	10 766	1415	3553	**126 599***	123 04
21 Wilhelms-Bahn	5563	5886	68 148	in Kol. 121c	1033	4449	524	**85 603**	85 07
22 a. Gößnitz-Geraer	—*	13 560*	3685		—	26	535	**17 806**	17 271
b. Greiz-Brunner	—	—	—	7055	—	—	31	**7086**	7055
23 a. Löbau-Zittauer	—	—	6997	15 137	—	31	1463	**23 628**	22 165
b. Zittau-Reichenberger	—	—	in Kol. 121d	16 779	in Kol. 121d	—	1651	**18 430**	16 779
b) in Privatverwaltung.									
24 Alberts-Bahn	—	8546	29 622	—	—	—	—	**38 168**	38 168
25 Altona-Kieler	17 470	77 546	22 153	in Kol. 121b	1672	3798	5196	**127 835**	122 639
26 Bayerische Ostbahnen	61 650	110 492	242 359	„ „ 121c	42 659	1638	4352	**463 150**	458 79
27 Berlin-Anhaltische	53 601	62 885	58 205	48 724	3779	4284	7268	**238 746**	231 47
28 Berlin-Görlitzer	—	42 849	19 193	20 203	2719	4448	27 640	**117 052**	89 412
29 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	40 292	32 393	85 877	74 003	21 522	13 864	20 706	**289 257**	268 551
30 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	33 143	82 891	71 282	—	—	2005	323	**189 644**	189 321
31 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	16 432	80 465	49 858	in Kol. 121c	7914	4535	8708	**167 912**	159 204
Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	16 205	33 951	16 647	„ „ 121c	2819	723	3484	**73 829**	70 345
Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	20 680	45 063	24 982	„ „ 121c	1394	1384	3654	**97 157**	93 503
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	51 146	69 603	—	in Kol. 121b u. c	—	18 409	**139 158**	120 749
33 Frankfurt-Hanauer	10 149	6270	1760*	17 938	696	600	in Kol. 121c	**37 413**	36 117*
34 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	9967	—	202	68	**10 237**	10 169
35 Hessische Ludwigs-E.	in Kol. 121b	165 434	67 935	in Kol. 121c	in Kol. 121b u. c	5630	870	**239 869***	238 999
36 Homburger	3655	9885	—	1830	195	99	250	**15 914**	15 664
37 Kirchheimer	—	in Kol. 121d	—	4122	—	—	—	**4122**	4122
38 Köln-Mindener (u. Gießener)	81 594	228 342	476 368	—	in Kol. 121a–c	i. K. 121a–c	60 577	**846 881**	786 304
39 Leipzig-Dresdener	in Kol. 121b	122 151	86 820	in Kol. 121c	—	—	12 716	**221 687**	208 971
40 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	8408	—	—	3	—	—	**8411**	8411

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

A. Lokomotiven.

A. Deutsche Eisenbahnen.	121 a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	121 b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	121 c. vor Güter- Zügen. Meilen.	121 d. vor gemischten Zügen. Meilen.	121 e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	121 f. vor Material- und Arbeits-zügen. Meilen.	121 g. leer. Meilen.	121 h. zusammen. Meilen.	122 Davon Nutzmeilen.
II. Privatbahnen.									
41 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	17 206	10 219	15 252	872	1193	—	**44 742**	42 677
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19 103	48 065	68 881	19 200	4525	120	1975	**161 869**	159 894
43 a. Magdeburg-Halberstädter	13 311	33 722	39 075	43 109	1946	3971	6044	**141 178**	135 134
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	17 932	19 026	13 497	2079	308	1033	**53 875**	52 842
44 Mecklenburgische	—	26 506*	12 555	21 108	1913	2807	1294	**66 183**	64 889
45 Neisse-Brieger	—	9	241	15 513	299	352	3017	**19 431**	16 414
46 Niederschlesische Zweigbahn	—	7053	7057	6954	1226	573	1342	**24 205**	22 862
47 Ostpreußische Südbahn	—	15 360	—	24 312	693	9327	2338	**52 030**	49 692
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn	in Kol. 121b	96 384	in Kol. 121d	112 718	13 065	24 698	972	**247 837**	209 102
b. Pfälzische Maximiliansb.	„ „ 121b	31 087	„ „ 121d	35 794	2715	3596	74	**73 266**	66 881
c. Neustadt-Dürkheimer	—	2213	„ „ 121d	6031	76	—	—	**8320**	8244
d. Pfälzische Nordbahnen	—*	—	—	3136	—	—	—	**3136**	3136
49 Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	29 452	569	9481	348	**39 850**	39 502
50 Rheinische	84 073	240 351	225 960	1179	—	18 685	270 296*	**840 544**	570 248
51 Schleswigsche	15 930	—	13 622	53 172	1264	2822	266	**87 076**	86 810
52 Taunus-E.	13 714	28 564	3660	—	4192	—	4771	**54 901**	50 130
53 a. Thüringische	49 768	98 410	108 542	in Kol. 121c	22 841	13 230	24 310	**317 101**	292 791
b. Werra-E.	—	29 467	878*	35 283	3697	185	4586	**74 096**	69 510
54 Tilsit-Insterburger	—	2629	7796	—	72	1845	2840	**15 182**	12 342
B. Oesterreichische Bahnen.									
55 Ungarische Nordbahn	—	12 219	19 249	10 542	11 460	2082	1187	**56 739**	55 552
56 Aussig-Teplitzer	—	3295	14 646	7591	—	515	120	**26 167**	26 047
57 Böhmische Nordbahn	—	8897	189	—	—	206	4733	**14 025**	9292
58 Böhmische Westbahn	—	45 469	44 562	2742	7533	2622	9314	**112 242**	102 928
59 Brünn-Rossitzer	—	18	2147	3544	—	1152	202	**7063**	6861
60 Buschtěhrader a. Kralup-Kladno, b. Prag Wejhybka	—	226	17 552	17 334	880	1493	10 451	**47 936**	37 485
c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	348	7309	—	3781	102	**11 540**	11 436
62 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	33 147	72 430	34 634	—	4736	1722	**146 669**	144 947
63 Graz-Köflacher	—	4682	14 285	4026	—	505	8103	**31 601**	23 498
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	24 890	127 264	399 150	50 147	15 097	20 924	18 303	**655 775**	637 472*
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	138	1753	8784	136	2540	979	**14 330**	13 351
66 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	50 707	87 115	198 045	72 081	24 906	5087	14 092	**452 033**	437 941
b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	20 721	50 278	—	3049	2798	**76 846**	74 048
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	8760	11 300	26	101	86	**20 273**	20 187
69 a. Oesterreichische nördliche	31 149	83 173	295 465	54 816	14 681	5362	25 525	**510 171**	484 646
b. Oesterreichische südöstliche	25 871	83 798	381 181	34 585	9942	11 041	14 372	**560 790**	546 418
c. Wien-Neu-Szönyer	—	27 377	36 021	—	17	657	593	**64 665**	64 072
70 a. Südbahn, Oesterreichische	55 872	212 256	727 394	176 369	29 291	4891	33 242	**1 239 315**	1 206 073
b. Tiroler	15 353	50 092	48 237	17 177	1836	2184	1932	**136 811**	134 879*
71 Süd-Norddeutsche	5	32 291	39 396	26 858	8389	959	7366	**115 264**	107 898
72 Theiß-Bahn	—	36 982	64 222*	55 373	590	953	365	**158 485**	158 120*
73 Turnau-Kralup-Prager	—	17 107	16 148	—	—	813	552	**34 620**	34 068
C. Fremdländische Bahnen.									
74 Niederländische Staats-E.	—	120 468	33 997	134 353	4682	2733	54 154	**350 387**	291 551*
75 Lüttich-Mastrichter	—	14 143	11 394	—	—	—	—	**25 537**	25 537
76 Niederländische Rhein-E.	47 923	76 193	53 188	2366	in Kol. 121a–d	12 401	43 633*	**235 704**	192 071
77 a. Warschau-Wiener	in Kol. 121b	193 381	in Kol. 121b	in Kol. 121b	13 254	19 364	9852	**235 851**	225 999
b. Warschau-Bromberger	—	in Kol. 121c	53 711	„ „ 121c	5536	3705	5278	**68 230**	62 952

I. Leistungen der (Forts.)

A. Loko- (Forts.)

	A. Deutsche Eisenbahnen.	123 Im Betriebsjahre 1868 wurden abgelassen: a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	123 b. Personen-Züge. Anz.	123 c. Güter- u. gemischte Züge. Anz.	123 d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	124 Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen	124 b. Personen-Zügen. Achsen	124 c. Güter- und gemischten Zügen. Achsen	124 d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen	125 Zur Feuerung der Lokomotiven: Holz z. Anheizen a. überhaupt. Kl.-Ftr.	125 b. pro Nutzmeile. Cbf.	126 Holz zur Feuerung während der Fahrt a. bei Nutzmeilen.	126 b. überhaupt. Klftr.	126 c. pro Nutzmeile. Cbf.
	I. Staatsbahnen.													
1	Badische	13 698	70 619	18 160	30	14,77	18,62	54,17	21,78	791	0,13	—	—	—
2	Bayerische	s. K. 123b	168432	s. K. 123b	4087	n. not.	n. not.	n. not.	—	3076	0,242	—	—	—
3	Braunschweigische	4102	14 109	22 586	5102	21,0	21,0	58,0	58,0	940,94*	0,33	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	1464	1443	826	154	13,51	10,83	33,34	12,56	109	0,24	—	—	—
5	Main-Neckar-E.	1234	4841	1721	—	—	—	—	—	173	0,22	—	—	—
6	Oldenburgische	—	1570	1405	1486	—	22,22	in Kol. 124b	25,69	—*	—*	—	—	—
7	Bebra-Hanauer	—	100	4367	2860	—	11,58	18,05	29,40	87,59	0,27*	—	—	—
8	Hannoversche	s. K. 123c	s. K. 123c	92 379	s. K. 123c	in Kol. 124b	21,61	71,45	s. K. 124c	2882,5	0,437	—	—	—
9	Main-Weser-Bahn	1464	2252	6599	1202	24,71	25,41	55,28	23,02	354,7	0,20	—	—	—
10	Nassauische	—	6598	3957	595	—	15,0	49,0	22,0	240,07	0,176	—	—	—
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	1048	13 659	11 199	14 536	19,78	24,10	100,22	37,26	1500	0,26	—	—	—
12	Preuß. Ostbahn	3660	5540	12 500	n. not.	20,21	31,96	89,98	43,94	1347,40	0,242	—	—	—
13	Saarbrücker	732	6462	37 746	1642	12,0	16,50	53,20	40,0	243,24	0,164	—	—	—
14	Westfälische	—	3403	8988	990	—	18,20	60,70	30,0	571,68	0,266	—	—	—
15	Sächsische östliche	—	10 980	15 330	61	—	27,0	121,0	24,0	305	0,16	—	—	—
16	Sächsische westliche	2196	27 745	30 254	891	13,50	25,61	69,97	26,01	173	0,032	—	—	—
17	Württembergische	1307	26 577	16 017	203	20,0	36,0	75,0	20,0	806,5	0,16	—	—	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltung.													
18	a. Bergisch-Märkische	856	72 124	85 807	7517	18,0	21,0	96,0	32,0	903	0,13	—	—	—
	b. Hessische Nordbahn	2196	2960	9018	s. K. 123c	18,0	18,0	68,0	29,0	309	0,25	—	—	—
19	a. Oberschlesische	1038	2964	16 324	n. not.	17,58	21,99	91,44	40,10	600	0,13	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	2269	5494	n. not.									
	c. Stargard-Posener	s. K. 123b	1784	2495	n. not.	16,64	19,16	93,65	30,92	178	0,17	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	732	2663	5746	534	12,0	15,0	46,50	32,0	120,77	0,106	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	732	777	9002	388	15,46	16,0	54,0	31,0	286	0,36	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	1643	2411	6	—	19,0	53,0	33,0	6	0,04	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	4414	—	—	—	39,0	—	1,5	0,02	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	s. K. 123c	4796	34	—	s. K. 124c	63,0	6,0	20	0,10	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	4493	—	—	—	57,25	—	13,5	0,09	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
24	Alberts-Bahn	—*	—	—	—	—*	—	—	—	20	0,056	—	—	—
25	Altona-Kieler	1745	2314	23801*	2644	12,0	21,0*	63,0	25,0	189	0,16	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	2190	6570	13 870	—	12,0	20,0	60,0	20,0	576	0,13	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	3689	5349	10 904	—	17,42	26,19	65,20	33,73	551,35	0,257	—	—	—
28	Berlin-Görlitzer	—	1627	1654	401	—	14,38	52,16	29,09	175	0,21	—	—	—
29	a. Berlin-Hamburger	2228	2252	7226	1386	16,13	27,96	68,05	30,01	1060,75	0,427	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer													
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1477	9256	3356	—	23,5	26,7	87,7	—	329	0,19	—	—	—
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	732	8467	5427	4048	12,26	25,02	71,90	24,18	239,57	0,16	—	—	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	1370	3045	2206	185	15,48	19,76	63,60	15,61	81,08	0,12	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1464	5887	4334	553	19,18	18,38	49,75	21,15	109,20	0,13	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	4419	4170	—	—	23,7	56,2	—	470,8	0,42	—	—	—
33	Frankfurt-Hanauer	1830	1170	5302*	470	12,0	18,0	64,0*	18,0	512*	1,53	—	—	—
34	Glückstadt-Elmshorner	—	—	2210	102	—	—	23,0	28,0	17	0,18	—	—	—
35	Hessische Ludwigs-E.	9289	19 084	14 081	—	13,75	17,49	69,56	27,02	385,2	0,174	—	—	—
36	Homburger	1462	3954	732	—	in Kol. 124b	18,42	in Kol. 124b	—	34	0,23	—	—	—
37	Kirchheimer	—	2386	1464	—	—	8,0	18,0	—	2,5	0,06	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	3663	21 027	41 081	s. K. 123c	19,0	21,0	77,0	s. K. 124c	86	0,011	—	—	—
39	Dresdener	s. K. 123b	14 647	9720	s. s. 123c	18,0	31,0	122,0	s. s. 124c	238	0,12	—	—	—
	(Nürnb.-Fürth)	—	10 510	—	—	—	18,53	—	—	35	0,45	—	—	—

127					128		129					
Transportmittel im Betriebsjahre 1868.												
motiven.												
(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:												
Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks, als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt					
a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.	a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		
ei Nutz-meilen.	brutto (d. h. incl. Anheizen, Station.	netto (d. h. excl. u. Leerfahrt.) Zoll-Ctr.	brutto	netto Z.-Pfd.	Steinkohlen. Z.-Ctr.	Braun-kohlen. Coaks.	bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir.	netto (d. h. excl. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	brutto	netto Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	659 042	882 137	848 335	133,85	128,72	1
—	—	—	—	—	—	—	700 864	1 502 593	1 260 206	214,39	179,81	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	—	45 078	48 220	44 222	106,97	98,10	4
—	—	—	—	—	—	—	83 066	124 337	—	149,66	—	5
—	—	—	—	—	—	—	31 234	48 124	—	154,08	—	6
—	—	—	—	—	—	—	35 446	52 564	39 844	148,29*	112,40*	7
—	—	—	—	—	—	—	712 851	1 653 407	1 328 466	231,94	186,36	8
—	—	—	—	—	—	—	191 062	366 525	296 935	191,84	155,41	9
—	—	—	—	—	—	—	147 539	151 963	107 599	103,0	72,93	10
—	—	—	—	—	38 694*	—	—	—	—	—	—	11
—	—	—	—	—	—	—	580 149	1 102 316	903 691	190,0	155,77	12
—	—	—	—	—	—	—	160 521	277 105	225 902	172,63	140,73	13
—	—	—	—	—	—	—	271 619	540 974	398 831	199,17	146,83	14
—	—	—	—	—	10 934	—	18 806	51 890	—	276,0	—	15
—	—	—	—	—	—	—	593 098	1 126 864	—	190,0	—	16
—	—	—	—	—	—	—	499 680	834 805	691 934	167,07	138,48	17
—	—	—	—	—	—	—	763 401	1 455 919	1 229 347	190,71	161,04	18 a
—	—	—	—	—	—	—	132 221	258 678	235 438	195,64	178,06	- b
—	—	—	—	—	—	—	489 208	1 317 374	978 833	269,29	200,08	19ab
—	—	—	—	—	—	—	112 710	227 000	158 508	201,40	140,63	- c
—	—	—	—	—	—	—	123 046	268 405	210 705	218,13	171,24	20
—	—	—	—	—	—	—	85 079	236 976	173 495	278,54	203,92	21
—	—	—	—	—	—	—	17 271	42 191	—	244,29	—	22 a
—	—	—	—	—	—	—	7055	9270	—	131,40	—	- b
—	—	—	—	—	4009	—	—	—	—	—	—	23 a
—	—	—	—	—	2653	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	38 168	51 800	—	135,72	—	24
16 452	17 923	—	108,94	—	—	—	106 187	102 314	—	96,35	—	25
—	—	—	—	—	—	—	458 798	787 640	—	171,67	—	26
—	—	—	—	—	—	—	231 478	423 480	364 912	182,94	157,64	27
—	—	—	—	—	—	—	89 412	149 735	—	167,47	—	28
20 141	25 382	—	126,02	—	—	—	245 234	406 470	—	165,75	—	29
—	—	—	—	—	—	—	189 321	354 104	327 416	187,04	172,94	30
—	—	—	—	—	—	—	159 204	287 954	226 318	180,87	142,16	31 a
—	—	—	—	—	—	—	70 345	115 969	98 535	164,86	140,07	- b
—	—	—	—	—	—	—	93 503	143 054	129 516	152,99	138,52	- c
—	—	—	—	—	—	—	120 749	353 970	313 794	293,14	259,87	32
—	—	—	—	—	—	—	36 117	56 518*	—	156,48*	—	33
—	—	—	—	—	—	—	10 169	9813	9311	96,50	91,56	34
—	—	—	—	—	—	—	238 999	237 559*	191 295	99,40	80,04	35
—	—	—	—	—	—	—	15 664	18 213	—	116,27	—	36
—	—	—	—	—	—	—	4122	4687	3093	113,71	75,04	37
—	—	—	—	—	144 539	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	208 971	396 138	—	189,56	—	39
8411	5328	—	63,34	—	—	—	—	—	—	—	—	40

I. Leistungen der (Forts.)

A. Loko- (Forts.)

A. Deutsche Eisenbahnen. II. Privatbahnen.	123. Im Betriebsjahre 1868 wurden abgelassen: a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	123. b. Personen-Züge. Anz.	123. c. Güter- u. gemischte Züge. Anz.	123. d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	124. Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen	124. b. Personen-Zügen. Achsen	124. c. Güter- und gemischten Zügen. Achsen	124. d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen	125. Zur Feuerung der Lokomotiven: Holz z. Anheizen a. überhaupt. Klftr.	125. b. pro Nutzmeile. Cbfß.	126. Holz zur Feuerung während der Fahrt. a. bei Nutzmeilen.	126. b. überhaupt. Klftr.	126. c. pro Nutzmeile. Cbfß.
41 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	2294	3450	—	—	19,03	28,11 resp. 64,60	30,71	146,4	0,37	—	—	—
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1222	3553	9853	17	18,0	26,0	98,0	n. not.	111,9	0,075	—	—	—
43 a. Magdeburg-Halberstädter	1834	4192	19 643	i. K. 123c	21,32	24,34	55,32	37,50	199,0	0,15	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	1460	1935	„ „ 123c	—	24,0	65,0	29,0	218,0	0,44	—	—	—
44 Mecklenburgische	—	—	—	—	—	20,0	35,0	15,0	148,0	0,35	—	—	—
45 Neisse-Brieger	—	2	2542	135	—	74,0	35,0	26,0	20,75	0,14	—	—	—
46 Niederschlesische Zweigbahn	—	743	1479	55	—	23,0	66,0	35,0	10,24	0,049	—	—	—
47 Ostpreußische Südbahn	—	1935	2567	644	—	20,0	60,0	28,0	220,0	0,477	—	—	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn	730*	5110*	7300*	—	14,0	18,0	60,0	—	467,20	0,136	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	365*	3591*	5110*	—	14,0	18,0	60,0	—					
c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	3956	—	—	—	22,0	—					
d. Pfälzische Nordbahnen	—	—	808	—	—	—	20,0	—					
49 Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	2615	i. K. 123c	—	—	27,30	—	35,0	0,095	—	—	—
50 Rheinische	5110	31 578	17 320	7416	15,18	18,27	51,19	34,60	764,0*	0,14	—	—	—
51 Schleswigsche	730	—	15 030	—	13,0	—	26,0	31,0	82,0	0,10	—	—	—
52 Taunus-E.	2468	8272	732	—	—*	—	—	—	58,7	0,13	—	—	—
53 a. Thüringische	2945	6857	10 087	—	19,0	27,0	75,0	27,0	734,92	0,271	—	—	—
b. Werra-E.	—	1492	5507	98	—	17,25	53,11	20,84	193,55	0,3	—	—	—
54 Tilsit-Insterburger	—	370	1098	188	—	17,7	37,6	24,0	33,35	0,29	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.													
55 Ungarische Nordbahn	—	816	2040	744	—	—	—	—	182,6	0,35	—	—	—
56 Aussig-Teplitzer	—	730	5790	120	—	18,0	64,0	15,0	110,4	0,46	—	—	—
57 Böhmische Nordbahn	—	1493	32	36	—	22,21	42,34	20,09	37,7	0,43	—	—	—
58 Böhmische Westbahn	—	2176	5032	275	—	14,83	60,70	18,51	320,0	0,336	—	—	—
59 Brünn-Rossitzer	—	6	3051	948	—	42,56	45,40	36,0	71,0	1,12	—	—	—
60 Buschtěhrader a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wejhybka	—	89	6088	840	—	18,0	40,0	20,0	201,95	0,56	—	—	—
c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	831	486	—	—	33,55	33,55	263,0	3,47	7739	1362	19,01
62 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	733	3577	435	—	21,53	76,0	45,38	1207,0*	0,90	—	—	—
63 Graz-Köflacher	—	882	3362	172	—	18,03	36,11	25,78	43,2	0,19	—	—	—
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	1995	7888	33 864	4361	14,0	34,0	76,0	36,0	1395,0	0,23	—	—	—
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	8	586	160	—	12,0	30,0	30,0	56,0	0,45	—	—	—
66 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	2012	6994	17 249	1485	15,0	24,0	54,0	14,0	3075,0	0,76	—	—	—
b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	2494	361	—	—	66,64	37,20	in Kol. 126b	i. K. 126c	74 048	13451,71	19,62
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	2496		—	—	50,86	i. K. 124c	560,90	3,0	5296	996,1	20,21
69 a. Oesterreichische nördliche	732	2442	17 323	in Kol. 123c	9,32	26,11	78,38	45,53	2334,0	0,52	—	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	704	1551	15 983		13,15	27,04	86,94	54,47	2155,0	0,43	2399	701	31,56
c. Wien-Neu-Szönyer	—	1641	3155		—	20,84	80,44	32,57	558,0	0,94	—	—	—
70 a. Südbahn, Oesterreichische	730	17 002	45 170	397	11,25	29,60	47,40	38,13	576,0	0,05	—	—	—
b. Tiroler	393	2969	2293	240	9,68	21,68	43,13	18,84	149,0	0,12	—	—	—
71 Süd-Norddeutsche	1	1494	5180	203	12,0	14,40	43,42	24,58	436,7	0,44	—	—	—
72 Theiß-Bahn	—	768	5673	142	—	32,17	66,18	27,84	in Kol. 126b	—	158120	23 256*	15,55
73 Turnau-Kralup-Prager	—	1482	1548	99	—	17,77	48,07	30,72	68,51	0,217	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.													
74 Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
75 Lüttich-Mastrichter	—	4380	2180	—	—	20,0	41,0	—	—	—	—	—	—
76 Niederländische Rhein-E.	4721	7195	5741	1367	11,0	16,20	59,30	—	—	—	—	—	—
77 [illegible]-Wiener	i. K. 123b	2951	5214	—	—	—	—	—	938,0	0,45	—	—	—
[illegible] Bromberger	—	1369	2207	—	—	—	—	—	179,0	0,31	—	—	—

127					128		129					

Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen. a. [be]i Nutz[m]eilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheizen, Station. u. Leerfahrt.) Zoll-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheizen, Station. u. Leerfahrt.) Zoll-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	Coaks, als Zusatz zu a. Steinkohlen. Z.-Ctr. Coaks.	Coaks, als Zusatz zu b. Braunkohlen. Z.-Ctr. Coaks.	Steinkohlen, ungemischt a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	42 677	76 542	61 643	179,35	144,44	41
—	—	—	—	—	2583*	—	159 894	406 972	—	254,52	—	42
—	—	—	—	—	—	—	135 134	284 441	—	210,49	—	43 a
—	—	—	—	—	—	—	52 842	87 666	—	165,90	—	- b
—	—	—	—	—	in Rol. 129b	—	64 889	62 804	—	96,79	—	44
—	—	—	—	—	—	—	16 414	39 196	30 303	238,79	184,62	45
—	—	—	—	—	—	—	22 862	52 620	44 266	230,17	193,62	46
—	—	—	—	—	—	—	49 692	76 221	54 901	153,39	110,48	47
—	—	—	—	—	—	—	287 363	474 647	—	165,17	—	48
—	—	—	—	—	—	—	39 502	66 427	58 498	168,16	148,09	49
—	—	—	—	—	—	—	570 248	1 311 297	1 043 424	229,95	182,98	50
—	—	—	—	—	in Rol. 129b	—	86 810	87 568*	—	100,87	—	51
—	—	—	—	—	—	—	50 130	56 822	45 219	113,35	90,20	52
—	—	—	—	—	22 197	—	—	—	—	—	—	53 a
—	—	—	—	—	—	—	69 510	181 570	162 482	261,21	233,75	- b
—	—	—	—	—	—	—	12 342	19 364	13 881	156,89	112,47	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56
—	—	—	—	—	—	—	9292	23 304	—	250,79	—	57
—	—	—	—	—	—	—	102 928	314 815	—	305,86	—	58
—	—	—	—	—	—	—	6861	34 355	—	500,73	—	59
—	—	—	—	—	—	—	37 485	113 116	82 510	301,76	220,12	60ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
801	1665	—	207,86	—	—	—	1588	2515*	—	133,24	—	61
—	—	—	—	—	—	—	144 947	506 276	464 737	349,28	320,62	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	—	—	—	637 472	1 761 411	—	276,31	—	64
—	—	—	—	—	—	—	13 351	34 884	—	261,28	—	65
—	—	—	—	—	—	—	—	371 004	—	—*	—	66 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
13 364	27 853	—	208,42	—	—	—	1537	3214*	—	209,09	—	68
—	—	—	—	—	—	—	406 262	720 809	583 474	177,42	143,62	69 a
—	—	—	—	—	35 452	—	544 019	1 017 161	930 244	187,0	171,0	- b
2267	4787	2531	211,16	111,65	48 083	—	11 462	34 611	28 025	301,96	244,50	- c
5087	10 926	10 269	214,79	201,87	—	—	27 407	62 836	59 060	229,27	215,49	70 a
—	—	—	—	—	—	—	117 169	341 599	290 359	291,55	247,81	- b
—	—	—	—	—	—	—	107 898	307 276	257 350	284,79	238,51	71
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	34 068	84 187	71 412	247,11	209,62	73
—	—	—	—	—	—	—	291 551	443 914	—	152,26	—	74
—	—	—	—	—	—	—	25 537	34 607	27 432	135,51	107,42	75
—	—	—	—	—	—	—	192 071	312 958	—	162,94	—	76
—	—	—	—	—	—	—	225 999	664 624	623 799	294,08	276,02	77 a
—	—	—	—	—	—	—	62 952	154 942	137 062	246,13	217,72	- b

(Fortſ.) I. Leiſtungen der

(Fortſ.) A. Lokomotiven

Zur Feuerung der Lokomotiven (einſchließlich der

A. Deutſche Eiſenbahnen.	130. Steinkohlen, gemiſcht mit Coaks. a. Miſchungs-Verhältniß.	130. b. bei Nutzmeilen.	130. c. überhaupt brutto (Ztr.)	130. c. überhaupt netto (Ztr.)	131. Braunkohlen, ungemiſcht. a. bei Nutzmeilen.	131. b. überhaupt brutto (Ztr.)	131. b. überhaupt netto (Ztr.)	131. c. pro Nutzmeile brutto (Ztr.)	131. c. pro Nutzmeile netto (Ztr.)	132. Braunkohlen, ge… a. Miſchungs-Verhältniß.	132. b. bei Nutzmeilen.
I. Staatsbahnen.											
1 Badiſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayeriſche	—	—	—	—	35 438	212 135	183 165	*598,61*	*516,56*	—	—
3 Braunſchweigiſche	—	305 745	778 731*	584 810	—	—	—	—	—	—	—
4 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Oldenburgiſche	—	5342	9062*	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Hannoverſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Main-Weſer-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 Naſſauiſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 Niederſchl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	615 423	1 284 125*	995 919*	—	—	—	—	—	—	—
12 Preuß. Oſtbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13 Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14 Weſtfäliſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15 Sächſiſche öſtliche	verſchieden	183 550	410 025	—	—	—	—	—	—	—	—
16 Sächſiſche weſtliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17 Württembergiſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Privatbahnen											
a) unter Staatsverwaltung.											
18 a. Bergiſch-Märkiſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Heſſiſche Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19 a. Oberſchleſiſche } b. Breslau-Poſen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Stargard-Poſener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23 a. Löbau-Zittauer	verſchieden	22 165	52 802	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	verſchieden	16 779	37 605	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.											
24 Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26 Bayeriſche Oſtbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27 Berlin-Anhaltiſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29 a. Berlin-Hamburger } b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	3176	15 009	—	*472,55*	—	—	—
30 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Vorpommerſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Glückſtadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Heſſiſche Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37 Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Köln-Mindener (u. Gießener)	100 : 9	786 304	1 699 244	1 099 136	—	—	—	—	—	—	—
…zig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
…gs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	—	—

132		133					134				135		

Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:												An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht:		
ischt mit Steinkohlen		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.							
c. überhaupt		a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen.	c. überhaupt					
brutto	netto											brutto	netto	
Z.-Ctr.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Ctr.	Cbfß.			Z.-Ctr	Klftr.		Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		4,466	4,295	1
—	—	176 081	—	35 877*	—	22,06	5 : 1	194 305*	—	34 000*		6,483	5,491	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		5,908	4,436	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		5,899	5,410	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		4,385	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		7,268	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		7,764*	5,985*	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		5,317	4,372	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		4,733	3,936	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		3,969	2,810	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		3,672*	2,981*	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		4,064	3,332	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		5,139	4,169	13
—	—	28 056	111 758	—	398,34	—	—	—	—	—		5,113	3,770	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		3,217	—	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		3,647	—	16
—	—	62 359	—	7361	—	12,63	—	—	—	—		5,304	4,434	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		5,284	4,462	18 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		4,446	4,046	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		3,811	2,832	19ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		3,936	2,762	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		7,104	5,577	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		5,938	4,347	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		5,940	—	22 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		8,937	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		4,204	—	23 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		4,501	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		5,951	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		3,473	—	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		4,465	—	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		4,266	3,677	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		4,739	—	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		2,630*	—	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		4,097	3,758	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		4,868	3,826	31 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		5,822	4,947	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		5,728	5,186	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		6,856	6,104	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		3,492*	—	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		4,141	3,939	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		3,354	2,641	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		6,323	—	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		13,139	8,664	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		4,935	3,199	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		3,654	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		3,339	—	40

	130				131					132	
	(Forts.) **I. Leistungen der**										
	(Forts.) A. Loko-										
	Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der										
A. Deutsche Eisenbahnen.	Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, ge-	
	a.	b.	c. überhaupt		a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.
II. Privatbahnen.	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.	brutto	netto	bei Nutzmeilen.	brutto	netto	brutto	netto	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.
			3.-Ctr.			3.-Ctr.		3.-Pfd.			
41 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn											
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer											
d. Pfälzische Nordbahnen											
49 Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 Rheinische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53 a. Thüringische	unbestimmt	292 791	560 527	416 416	—	—	—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.											
55 Ungarische Nordbahn	—	—	—	—	55 552	150 098	—	270,19	—	—	—
56 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	26 047	123 139	—	472,75	—	—	—
57 Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Prag-Wejhybka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	1011	2564	—	233,64	—	—	—
62 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 Graz-Köflacher	—	—	—	—	23 498	94 569	89 757	402,49	381,97	—	—
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	1 938 930	—	—*	—	—	—
b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	78 384	293 381	248 170	374,29	316,61	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer	100 : 60	50 343	128 819	101 254	—	—	—	—	—	—	—
70 a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	—	—	1 173 579	4 622 900	4 342 242	393,91	370,0	—	—
b. Tiroler	—	—	—	—	17 710	76 818	65 295	433,76	368,63	—	—
71 Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.											
74 Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76 Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

132		133					134				135		

Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

mischt mit Steinkohlen		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht:		
c. überhaupt		a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen.	c. überhaupt				
brutto	netto										brutto	netto	
Z.-Ctr.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Ctr.	Cbfß.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,233	4,230	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,638	5,609	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,523	—	43 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,460	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,566	—	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,066	5,463	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,803	4,881	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,375	3,871	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,217	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,891	6,068	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,305	5,813	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,027	—	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,888	2,293	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,813	3,623	53 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,465	6,690	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,074	3,637	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,633	—	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,610 Braunkhln.	—	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,378	—	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,736	—	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,0	—	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,349	6,819	60ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,291*	—	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,361*	5,104*	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,223 Braunkhln.	14,449 Braunkhln.	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,338	—	64
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,683	—	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,847*	—	66 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,431 Cbfß. Holz	—	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,155*	—	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,360	2,755	69 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,384	2,364	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,195	5,134	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,645	9,060	70 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,202	9,521	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,130	7,647	71
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,276 Cbfß. Holz	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,361	6,413	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,789	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,514	5,956	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,950	—	76
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,006	5,637	77 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,712	5,934	- b

(Forts.) **I. Leistungen der**

B. Wagen.

A. Deutsche Eisenbahnen.	138 Die Personenwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	138 b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	139 Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen)	140 Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt (Prozent)	141 Die Postwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	141 b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	142 Die Gepäckwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	142 b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	143 Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen)
I. Staatsbahnen.									
1 Badische	3 963 466	218 328	*2812*	*30,22*	496 680	38 470	1 310 775	212 427	*5600*
2 Bayerische	10 024 761	64 340	*3839*	*20,15**	2 403 592	—	2 608 026	51 600	*5990*
3 Braunschweigische	1 112 144	563 395	*4613*	*22,74*	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
4 Friedrich-Franz-E.	169 662	91 955	*3354*	*22,29*	84 490	—	62 937	34 511	*8121*
5 Main-Neckar-E.	908 618	302 193	*4517*	*27,29*	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
6 Oldenburgische	265 410	238	*3089*	*27,5*	21 456	—	61 971	—	*3873*
7 Bebra-Hanauer	191 598	13 909	*1292**	*22,72*	—	—	94 166	14 674	*2268*
8 Hannoversche	4 898 829	257 154	*4407*	*30,15*	578 332	—	1 469 498	372 357	*6822*
9 Main-Weser-B.	1 359 235	494 470	*5404*	*27,68*	—	—	514 552	311 112	*10 069*
10 Nassauische	1 102 231	44 496	*4125*	*20,64*	71 190	14 339	298 925	7868	*6669*
11 Niederschl.-Märk. u. Schl.Gb.	3 431 821	235 950	*4372*	*28,371**	432 959	35 968	1 270 994	41 783	*8870*
12 Preuß. Ostbahn	5 052 088	9726	*5844*	*26,66*	799 891	—	1 478 793	1730	*7050*
13 Saarbrücker	343 543	462 375	*3663*	*24,66*	—	—	176 286	124 888	*4706*
14 Westfälische	984 741	138 927	*4701**	*21,27*	377 100	344 029	518 870	155 243	*5665*
15 Sächsische östliche	1 838 418	45 677	*4957*	*25,33*	in Kol. 144a	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
16 Sächsische westliche	4 197 698	516 898	*5835*	*19,51*	" " 144a	—	" " 144a	" " 144b	" " 145
17 Württembergische	4 402 342	57 416	*3154*	*24,90*	780 473	—	1 184 572	29 042	*6455*
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltung.									
18 a. Bergisch-Märkische	4 346 708	288 490	*5531**	*21,53*	in Kol. 142a u. 142b	—	1 390 310*	149 571	*6609*
b. Hessische Nordbahn	321 929	364 306	*4013*	*24,40*	in Kol. 144	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
19 a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	1 624 459	534 700	*4614*	*29,69*	485 605	—	1 008 737	168 708	*8292*
c. Stargard-Posener	182 616	226 443	*3099*	*25,55*	146 201	—	102 724	88 887	*4913*
20 Rhein-Nahe-E.	194 899	207 430	*5029*	*20,81*	—	—	73 542	59 151	*8293*
21 Wilhelms-Bahn	277 233	48 325	*4019*	*23,25*	30 834	—	211 507	—	*5423*
22 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	29 642	—	*2964*	*18,64*	in Kol. 144a	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
23 a. Löbau-Zittauer	154 695	2178	*4128*	*24,74*	" " 144a	—	" " 144a	" " 144b	" " 145
b. Zittau-Reichenberger	129 449	915	*4656*	*18,77*	" " 144a	—	" " 144a	" " 144b	" " 145
b) in Privatverwaltung.									
24 Alberts-Bahn	239 367	19 487	*5076*	*19,95*	in Kol. 144a	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
25 Altona-Kieler	820 365	53 069	*3917*	*36,49*	—	—	" " 144a	" " 144b	" " 145
26 Bayerische Ostbahnen	2 675 534	117 613	*4324*	*26,14*	366 434	—	1 185 460	25 291	*7567*
27 Berlin-Anhaltische	1 534 732	540 101	*4652*	*28,37*	299 022	380 857	159 782	25 372	*3630*
28 Berlin-Görlitzer	798 059	—	*5206*	*26,40*	104 659	—	147 602	—	*7380*
29 a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	2 446 504	71 037	*4662*	*23,71*	263 715	—	656 004	—	*7130*
30 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 183 062	746 595	*4426*	*32,50*	463 270	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
31 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	784 222	701 364	*5344*	*32,10*	—	—	266 854	197 625	*8149*
b. Hinterpommer.	283 974	224 017	*3387*	*19,33*	—	—	124 522	40 169	*4575*
c. Vorpommersche	594 909	387 504	*3447*	*22,46*	—	—	164 667	52 646	*5719*
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	901 073	33 422	*3608*	*33,44*	148 674	—	212 549	—	*6642*
33 Frankfurt-Hanauer	161 009	—	*1563*	*20,43*	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
34 Glückstadt-Elmshorner	85 732	196	*4092*	*30,53*	13 226	—	19 787	—	*9893*
35 Hessische Ludwigs-E.	1 273 461	566 772	*5397*	*25,2*	34 476	23 433	603 899	153 786	*7356*
36 Homburger	228 810	—	*3365*	*26,38*	—	—	30 730	—	*5122*
37 Kirchheimer	17 145	13 175	*1895*	—	—	—	8247	6930	*3794*
38 Köln-Mindener (u. Gießener)	3 231 558	189 316	*5517*	*24,57*	—	—	1 162 585	13 165	*6605*
…pzig-Dresdener	1 835 246	161 271	*4893*	*26,37*	in Kol. 138a	—	in Kol. 144a	—	in Kol. 145
…wigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	155 811	—	*2164*	*34,87*	—	—	—	—	—

144		145	146		147	148	149				

Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen) haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn Achsmeilen.	b. auf fremden Bahnen	Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt Meilen	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet a. mit Z.-Ctr. pro Achse.	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit.	Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen Achsmeilen.	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt Achsmeilen.	Fremde a. Personenwagen	b. Postwagen	c. Gepäckwagen	d. Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen) haben auf der Bahn durchlaufen Achsmeilen.	
8 581 217	4 412 558	*1791*	*25,39*	*26,97*	134 869	**19 368 790**	217 345	—	36 880	5 010 227	1
24 082 494	7 815 460	*2227*	*21,55**	*29,20*	255 392	**47 305 665**	409 688	—	13 540	16 768 322	2
3 689 464	5 142 863	*2742*	*30,21*	*41,94*	—	**10 507 866**	654 466	—	in Kol. 149d	7 725 797	3
201 062	405 908	*1640*	*27,55*	*29,44*	23 476	**1 074 001**	70 763	—	33 541	171 466	4
506 154	846 903	*1972*	ca. *22,0*	ca. *29,75*	—	**2 653 868**	57 594	—	—	1 273 105	5
132 821	386 077	*1331*	*28,91*	*30,30*	130 225	**998 198**	438	—	71	220 424	6
161 170	900 386	*1452**	*24,44**	*24,37*	113 422*	**1 489 325**	34 755	—	—	81 921	7
12 391 327	11 253 052	*2090*	*32,88*	*42,60*	199 295	**31 419 844**	571 820	62 245	in Kol. 149d	10 924 402	8
1 071 764	2 141 424	*2100*	*36,18**	*50,41**	6946	**5 899 503**	306 612	193 360*	111 132	4 176 669	9
1 756 153	907 102	*1137*	*41,14*	*41,34*	—	**4 202 304**	47 950	—	7810	544 642	10
16 773 510	8 534 233	*2530*	*36,61*	*38,513*	639 345	**31 396 563**	245 494	3708	51 049	11 656 259	11
12 569 574	4 223 774	*2230*	*29,96*	*35,0*	1 278 579	**25 414 155**	13 946	—	1238	5 927 445	12
1 657 656	7 008 014	*1724*	*52,53*	*62,12*	131 505	**9 904 267**	244 630	64 598	79 300	2 694 591	13
3 002 969	4 204 123	*1977*	*31,51*	*43,42*	372 294	**10 098 296**	490 567	—	158 851	6 859 153	14
7 471 732	3 936 338	*2920*	*19,58**	*26,97**	57 597	**13 349 762**	28 970	—	in Kol. 149d	5 303 920	15
20 302 264	9 857 742	*2342*	*20,32**	*29,53**	250 948	**35 125 550**	346 633	—	" " 149d	5 802 849	16
6 670 403	3 643 757	*1794*	*33,45*	*46,37*	10 631	**16 778 636**	87 855	—	29 602	4 568 550	17
13 868 934	11 099 227	*1437**	*45,94*	*53,23*	465 762*	**31 609 002**	226 332*	684 376	205 493*	6 366 286	18 a
633 452	1 042 573	*2188*	*28,80*	*48,15*	in Kol. 144	**2 362 260**	409 726	—	in Kol. 149d	4 453 132	- b
18 351 179	17 790 035	*3295*	*41,18*	*49,68*	211 760	**40 175 183**	456 553	—	145 030	12 282 283	19ab
222 646	2 262 509	*3248*	*39,43*	*42,64*	135 085	**3 367 111**	361 775	—	118 850	4 467 570	- c
399 376	1 596 344	*1738*	*39,18*	*42,02*	23 358	**2 554 100**	428 663	75 690	132 012	2 450 884	20
1 569 844	2 065 058	*1888*	*39,96*	*44,11*	137 615	**4 340 416**	84 786	4651	13 954	1 660 504	21
—	—	—	—	—	—	—	127 914	—	—	582 361	22 a
34 478	2693	*4647*	*12,0**	*32,0**	—	**66 813**	166	—	—	39 439	- b
608 394	143 677	*4884*	*16,91**	*22,45**	183	**909 127**	1891	—	—	586 107	23 a
395 975	209 592	*2633*	*17,63**	*24,37**	—	**735 931**	2448	—	in Kol. 149d	366 575	- b
469 241	517 499	*720*	*16,35*	*28,34*	—	**1 245 594**	39 045	—	—	122 765	24
1 616 713	411 380	*1988*	*31,99*	*46,03*	in Kol. 144	**2 901 527**	208 824	163 002	in Kol. 149d	653 072	25
6 649 638	4 781 419	*2921*	*42,81*	*42,81*	—	**15 801 389**	61 114	—	37 852	6 664 385	26
3 369 829	3 146 358	*2241*	*31,67*	*38,49*	177 687	**9 633 740**	630 507	—	in Kol. 149d	3 754 091	27
1 307 758	504 961	*1157*	*23,93*	*23,93*	—	**2 773 039**	—	—	—	891 841	28
5 546 028	4 103 986	*2967*	*31,01*	*40,93*	416 083	**13 503 357**	35 073	—	152	3 555 388	29
2 516 169	2 781 905	*2455*	*27,11*	*36,70*	in Kol. 144	**7 691 001**	635 850	—	—	3 845 290	30
1 180 337	2 313 881	*2581*	*30,22*	*41,81*	109 659	**5 553 942**	638 734	227 468	135 392	2 571 991	31 a
285 735	1 458 367	*2385*	*26,31*	*31,16*	11 287	**2 428 071**	339 919	118 638	73 084	754 626	- b
396 427	2 608 612	*2688*	*25,25*	*27,96*	29 276	**4 234 041**	310 545	187 633	71 764	742 195	- c
2 804 084	1 030 395	*1580*	*44,24*	*47,87*	—	**5 130 197**	34 194	—	—	1 040 006	32
217 065	391 336	*2339*	—*	—*	—*	**769 410**	230 028	in Kol. 149c	214 254	698 691	33
46 199	64 960	*1029*	*35,53*	*46,35*	5731	**235 831**	1198	—	—	65 096	34
1 114 077	2 962 109	*2036*	*35,60*	*37,1*	152 112	**6 884 125**	467 368	110 788	110 511	3 367 883	35
6337	17 770	*574*	*35,06*	*36,90*	—	**283 647**	10	—	—	22 189	36
—	—	—	—	—	—	**45 497**	—	—	—	10 306	37
18 664 180	12 543 902	*1980*	*41,92*	*52,37*	1 621 786 / 424*)	**37 426 916**	951 152	488 770	329 223	10 915 522	38
3 364 436	4 436 521	*2388*	*28,24*	*36,16*	in Kol. 144	**9 797 474**	177 789	—	in Kol. 149d	5 463 950	39
1908	—	*477*	*20,32*	*45,15*	400	**158 119**	—	—	—	1476	40

(Forts.) **I. Leistungen der**

B. Wagen.

A. Deutsche Eisenbahnen. II. Privatbahnen.	138 Die Personenwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn Achsmeilen	138 b. auf fremden Bahnen Achsmeilen	139 Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt Meilen	140 Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt Procent	141 Die Postwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn Achsmeilen	141 b. auf fremden Bahnen Achsmeilen	142 Die Gepäckwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn Achsmeilen	142 b. auf fremden Bahnen Achsmeilen	143 Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt Meilen
41 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	464 040	326	3035	22,73	in Kol. 142a	—	161 381*	—	5764*
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 179 741	43 031	3882	31,17	132 766	—	239 515	179 612	7762
43 a. Magdeburg-Halberstädter	974 6[illegible]8	147 193	2777	25,45	111 360	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
b. Magdeb.-Wittenbergesche	403 320	—	3538	24,12	62 160	—	140 363	—	6684
44 Mecklenburgische	445 802	30 772	3074	26,74	133 326	—	144 503	11	7226
45 Neisse-Brieger	139 601	208	3884	31,80	in Kol. 142a	in Kol. 142a	46 816	—	2601
46 Niederschlesische Zweigbahn	134 906	39 436	2179	31,29	42 066	26 355	40 388	15 198	4276
47 Ostpreußische Südbahn	425 390	930	3158	20,39	77 297	—	78 559	—	4364
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn	884 820	369 002	5016	ca. 28*	—	—	507 052	152 509	9122
b. Pfälzische Maximiliansb.	159 229	175 210	3635	ca. 24*	—	—	101 138	96 267	6580
c. Neustadt-Dürkheimer	7522	37 935	7576	ca. 24*	—	—	2489	54 409	9483
d. Pfälzische Nordbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Rechte Oder-Ufer-E.	134 364	2898	973	21,5	—	—	86 897	2898	1575
50 Rheinische	3 021 628	662 374	4308	29,79	472 025	—	1 071 442	137 213	5143
51 Schleswigsche	407 654	207 126	6831	22,5	11 260	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
52 Taunus-E.	1 092 303	36 256	4031	15,13	—	—	106 340	18 128	4445
53 a. Thüringische	1 807 801	652 437	6030	24,33	—	—	512 412	133 407	5980
b. Werra-E.	434 596	7318	3683	27,08	88 046	—	196 443	780	5478
54 Tilsit-Insterburger	101 436	—	2818	25,16	31 226	—	20 831	—	2604
B. Oesterreichische Bahnen.									
55 Ungarische Nordbahn	324 780	—	11 599	13,1	46 720	—	45 722	—	11 430
56 Aussig-Teplitzer	137 970	—	2266	24,24	—	—	59 130	—	9855
57 Böhmische Nordbahn	74 774	2721	1047	20,15	17 398	—	17 398	—	1242
58 Böhmische Westbahn	434 548	411	2718	25,04	89 632	—	172 560	—	7190
59 Brünn-Rossitzer	27 375	—	1521	36,17	—	—	17 000	—	2125
60 Buschtěhrader a. Kralup-Kladno, b. Prag-Weißwasser	99 196	—	2480	35,42	—	—	30 210	—	2518
c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Fünfkirchen-Barcs'er	52 010	43 819	2179	14,04	1698	3179	12 186	13 011	4233
62 Galizische Carl-Ludwigs-B.	889 720	6797	3720	24,65	—	—	—	—	—
63 Graz-Köflacher	67 850	—	1996	28,59	in Kol. 142	—	35 827	—	2985
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	3 381 335	799 588	5451	35,40	483 214	—	1 290 170	40 107	5590
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn	65 224	2210	616	34,4	17 504	160	21 759	226	1635
66 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	2 274 953	148 383	3139	27,68	294 345	—	775 286	—	4786
b. Pferde-Bahn	52 644	—	693	—	—	—	in Kol. 144a	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	479 698	456	6002	24,46	83 264	—	162 052	—	6752
68 Mohacs-Fünfkirchener	55 201	5538	3037	25,73	—	—	18 797	4874	2959
69 a. Oesterreichische nördliche	2 092 888	469 016	4495	35,23	—	—	1 490 059	50 149	7858
b. Oesterreichische südöstliche	2 760 359	234 548	5207	39,74	145 813	—	1 677 928	28 748	7453
c. Wien-Neu-Szönyer	279 569	35 261	1526	33,66	16 495	8108	117 277	8108	2985
70 a. Südbahn, Oesterreichische	7 508 863	133 909	3876	25,54	647 236	15 440	2 532 050	59 702	6522
b. Tiroler	976 168	103 362	4442	23,06	96 996	13 856	261 719	13 860	4593
71 Süd-Norddeutsche	512 256	28 152	2937	21,72	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
72 Theiß-Bahn	1 146 767	22 873	2689	39,14	206 897	987	466 534	898	3863
73 Turnau-Kralup-Prager	140 785	51 878	4014	26,0	in Kol. 142a	—	60 346	6021	8296
C. Fremdländische Bahnen.									
74 Niederländische Staats-E.	1 789 855	6070	4605	25,39	37 235	—	910 795	248	6699
75 Lüttich-Mastrichter	211 121	—	4589	20,0	—	—	68 215	—	4263
76 Niederländische Rhein-E.	1 117 936	—	2965	35,12	71 715	—	596 473	—	4810
77 a. Warschau-Wiener	1 024 435	199 714	4672	35,09	—	—	358 297	7910	4695
b. Warschau-Bromberger	425 296	332 452	4031	17,22	—	—	142 572	44 281	5190

Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

(Fortſ.) B. **Wagen.**

144		145	146		147	148	149				
Die Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achſe hat durchſchnittlich zurückgelegt	Die Güterwagen waren durchſchnittlich belaſtet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zuſammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde				
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen		a. mit Z.-Ctr. pro Achſe.	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit.			a. Perſonenwagen	b. Poſtwagen	c. Gepäckwagen	d. Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen)	
Achsmeilen.		Meilen.			Achsmeilen.	Achsmeilen.	haben auf der Bahn durchlaufen Achsmeilen.				
588 935	180 684	1274	36,51	46,69	36 623	1 431 989	1542	—	—	204 672	41
1 968 868	2 836 645	1563	33,99	44,15	2330	6 582 508	70 224	—	33 984	3 610 891	42
2 342 136	5 869 434	2240	25,20	29,93	in Kol. 144	9 444 811	152 929	—	in Kol. 149d	2 708 280	43a
402 896	1 161 108	2594	31,88	55,47	" " 144	2 169 847	—	—	—	956 695	- b
632 084	519 826	1365	25,44	47,68	" " 144	1 906 324	65 224	—	11 464	328 570	44
100 558	245 859	2440	38,19	69,44	—	533 042	476	—	—	267 243	45
150 724	305 003	1700	31,45	47,08	24 767	778 843	40 560	—	10 450	462 989	46
534 792	63 073	583	39,64	44,19	247 300	1 427 341	577	—	—	54 244	47
2 994 111	2 706 689	1693	ca. 35,7*	ca. 53,0*	—	7 614 183	301 598	—	169 706	3 915 629	48a
144 651	1 474 079	1488	ca. 40*	ca. 60*	—	2 150 574	177 225	—	100 087	1 564 851	- b
—	—	—	—	—	—	102 355	76 019	—	38 993	44 755	- c
61	17 958	601	—	—	—	18 019	30 311	—	12 307	22 447	- d
732 927	2 064 554	1623	49,34	51,40	—	3 024 538	—	9059	—	781	49
6 298 969	5 076 828	1616	39,27	41,0	646 574	17 387 053	394 536	—	166 950	5 877 806	50
823 511	434 145	2055	19,42*	31,64*	—	1 883 696	85 368	—	in Kol. 149d	333 148	51
467 110	589 932	2105	17,63	21,61	—	2 310 069	30 365	2920	15 178	253 094	52
3 248 634	5 445 230	2615	29,23	44,24	356 403	12 156 324	553 719	203 538	320 680	5 103 502	53a
545 316	1 035 995	2166	28,0	49,25	2668	2 311 162	227	—	—	1 165 055	- b
96 694	157 935	950	30,45	32,4	42 158	450 280	—	—	—	89 320	54
1 838 093	—	3117	34,36	34,36	—	2 255 315	—	—	—	—	55
232 241	—	293	—	—	—	429 341	1800	—	—	310 221	56
48 569	127 188	192	37,16	37,16	—	288 048	469	—	—	46 206	57
1 934 723	1 864 927	2460	46,79	46,79	35 789	4 532 590	2367	—	—	925 902	58
196 536	14 034	675	41,51	46,38	—	254 945	720	—	—	101 908	59
369 163	5554	879	49,31	50,83	—	504 123	564	—	—	710 825	60ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
198 467	156 458	1020	43,94	44,28	—	481 048	13 853	2044	3883	99 624	61
5 203 543	4 402 154	3352	24,65	26,0	—	10 502 214	—	—	—	3 011 471	62
191 181	82 349	963	42,31	47,08	—	377 207	1351	—	—	325 002	63
19 999 787	11 678 639	2482	38,10	49,0	—	37 672 840	635 068	—	91 121	14 720 765	64
145 068	97 143	242	34,77	34,77	—	869 822	45 334	—	—	45 334	65
6 388 827	6 434 229	2849	45,31	47,01	—	16 316 023	235 086	—	—	8 472 047	66a
1 005 475	—	700	—	—	—	1 058 119	—	—	—	—	- b
1 839 184	2 476 338	3525	27,90	27,90	in Kol. 144a	5 040 992	996	—	—	655 958	67
870 535	7752	1778	41,16	48,42	5757*	968 454	11 666	1524	4292	64 346	68
15 613 274	9 251 290	3189	32,86	42,77	—	28 966 676	710 612	300 638	10 731	9 965 410	69a
16 625 351	11 078 092	2788	36,25	47,32	—	32 550 839	160 246	179 741	3575	17 804 185	- b
2 186 755	1 348 769	2294	35,95	45,40	—	4 000 342	60 231	14 950	14 950	799 623	- c
34 206 480	6 083 431	3174	52,31	52,39	400 829	51 578 940	145 792	16 875	29 158	3 206 502	70a
1 625 552	934 836	992	40,28	40,28	44 904	4 071 253	128 464	—	18 352	583 210	- b
1 456 642	1 534 110	1881	26,04	26,04	in Kol. 144	3 531 160	25 820	—	—	1 370 753	71
4 673 748	4 224 111	3198	39,19	39,43	465 692*	11 208 507	22 093*	—	680*	2 290 838*	72
315 378	261 307	1909	39,34	43,16	—	835 715	51 872	—	—	545 078	73
1 931 857	848 729	771	27,25*	28,54	—	3 524 789	23 022	—	646	1 005 557	74
94 576	74 996	526	24,13	24,13	—	448 908	—	—	—	86 638	75
2 651 977	3 043 254	2291	42,37	50,92	336 951	7 818 306	—	—	—	484 804	76
5 166 647	1 802 657	1692	42,72	51,60	528 760	9 088 420	329 160	—	43 496	3 615 364	77a
283 369	1 733 310	1985	25,19	40,77	—	2 961 280	173 600	—	3205	1 280 058	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	150			151			152		
		(Forts.) I. Leistungen der								
		(Forts.) B. Wagen.								
		Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
		a.	b.		a.	b.		a.	b.	
		überhaupt	pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	überhaupt	pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	überhaupt	pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge
	I. Staatsbahnen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen.	
1	Badische	4 180 811	40 023	5314	1 347 655	12 901	1713	13 591 444	130 112	17 274
2	Bayerische	10 434 449	46 522	6177	2 621 566	11 688	1552	40 850 816	182 134	24 181
3	Braunschweigische	1 766 610	48 400	6426	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	11 415 261	312 747	41 522
4	Friedrich-Franz-E.	240 425	15 572	2067	96 478	6249	830	372 528	24 127	3203
5	Main-Neckar-E.	1 056 212	90 818	12 057	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 779 259	152 988	20 311
6	Oldenburgische	265 848	20 705	2750	62 042	4832	642	353 245	27 511	3654
7	Bebra-Hanauer	226 353	16 414	2179	94 166	6829	907	243 091	17 629	2340
8	Hannoversche	5 470 649	51 717	6866	1 469 498	13 892	1844	23 315 729	220 417	29 264
9	Main-Weser-B.	1 665 847	63 029	8367	625 684	23 673	3142	5 248 433	198 578	26 359
10	Nassauische	1 150 181	45 860	6089	306 735	12 230	1624	2 300 795	91 738	12 181
11	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	3 677 315	50 900	6758	1 322 043	18 301	2429	28 429 769	393 546	52 250
12	Preuß. Ostbahn	5 066 034	41 600	5523	1 480 031	12 153	1614	18 497 019	151 889	20 166
13	Saarbrücker	588 173	30 086	3994	255 586	13 073	1735	4 352 247	222 621	29 551
14	Westfälische	1 475 308	28 448	3777	677 721	13 068	1735	9 862 122	190 168	25 248
15	Sächsische östliche	1 867 388	67 880	9012	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	12 775 652	464 400	61 657
16	Sächsische westliche	4 544 331	64 605	8577	„ „ 152a	„ „ 152b	„ „ 152b	26 105 113	371 128	49 274
17	Württembergische	4 490 197	51 019	6774	1 214 174	13 796	1832	11 238 953	127 701	16 954
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
18	a. Bergisch-Märkische	4 573 040	59 076*	7842	1 595 803	20 615*	2737	20 235 220	253 873	33 704
	b. Hessische Nordbahn	731 655	36 915	4901	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	5 086 584	256 640	34 073
19	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	2 081 012	35 122*	4663	1 153 767	19 473*	2585	30 633 462	496 249	65 885
	c. Stargard-Posener	544 391	24 056	3194	221 574	9791	1300	4 690 216	207 256	27 517
20	Rhein-Nahe-E.	623 562	38 973	5174	205 554	12 847	1706	2 850 260	178 141	23 650
21	Wilhelms-Bahn	362 019	16 126	2141	225 461	10 043	1333	3 230 348	130 572	17 335
22	a. Gößnitz-Geraer	127 914	27 687	3676	—	—	—	582 361	126 052	16 735
	b. Greiz-Brunner	29 808	21 918	2911	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	73 917	54 351	7218
23	a. Löbau-Zittauer	156 586	34 722	4610	„ „ 152a	„ „ 152b	„ „ 152b	1 194 501	264 856	35 163
	b. Zittau-Reichenberger	131 897	37 154	4933	„ „ 152a	„ „ 152b	„ „ 152b	762 550	214 803	28 517
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	278 412	154 673*	20 532*	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	592 006	116 308	15 441
25	Altona-Kieler	1 029 189	31 378	4166	„ „ 152a	„ „ 152b	„ „ 152b	2 269 785	69 201	9188
26	Bayerische Ostbahnen	2 736 648	33 620	4464	1 223 312	15 028	1995	13 314 023	163 551	21 716
27	Berlin-Anhaltische	2 165 239	44 062	5850	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	7 283 702	148 215	19 677
28	Berlin-Görlitzer	708 059	25 654	3406	147 602	5348	710	2 199 599	79 696	10 581
29	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	2 481 577	62 477	8295	656 156	16 520	2193	9 101 416	229 139	30 422
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 818 912	93 086	12 359	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	6 361 459	325 561	43 225
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	1 422 956	47 927	6363	402 246	13 548	1799	3 752 328	126 384	16 780
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	623 893	27 364	3633	197 606	8667	1151	1 040 361	45 621	6056
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	905 454	29 716	3945	236 431	7759	1030	1 138 622	37 369	4961
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	935 267	40 850	5423	212 549	9283	1232	3 844 090	167 908	22 292
33	Frankfurt-Hanauer	391 037	71 618	9508	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 130 010*	206 961	27 477
34	Glückstadt-Elmshorner	86 930	19 318	2565	19 787	4397	584	111 295	24 732	3284
35	Hessische Ludwigs-E.	1 740 829	61 383	8149	714 410	25 191	3344	4 481 960	158 038	20 982
36	Homburger	228 820	94 946	12 606	30 730	12 751	1693	28 526	11 837	1571
37	Kirchheimer	17 145	20 029	2659	8247	9635	1279	10 306	12 039	1599
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	4 182 710	59 481	7897	1 491 808	21 214	2816	29 579 702	420 644	55 847
	…ig-Dresdener	2 013 035	85 515	11 353	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	8 828 386	375 037	49 792
	…-E. (Nürnb.-Fürth)	155 811	194 764	25 858	—	—	—	3384	4230	561

Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

(Fortſ.) B. **Wagen.**

153			154		155		156	157	
Die eigenen und fremden Perſonen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, ſowie die Poſt- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer		Größte von einem		An Miethe		
a. überhaupt (Achsmeilen)	b. pro Meile Bahnlänge (Achsmeilen)	b. pro Kilometer Bahnlänge (Achsmeilen)	a. eiſernen Achſe (ſeit der Anſchaffung) zurückgelegte Meilenzahl.	b. ſtählernen Achſe	a. eiſernen Radreifen	b. ſtählernen Radreifen	für fremde Wagen ſind gezahlt (Thlr.)	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen ſind eingenommen (Thlr.)	
19 751 459	*189 082*	*25 103*	—	—	—	—	222 290	241 110	1
56 565 815	*252 200*	*33 490*	—	—	—	—	167 090	8492	2
13 181 871	*361 147*	*47 948*	73 110	43 087*	47 885	{57 772* {40 178*	250 180	185 537	3
817 397	*52 940*	*7029*	3857	29 180	3301	29 180	4239	18 737	4
2 835 471	*243 806*	*32 368*	—	—	—	—	29 639	25 422	5
832 816	*64 861*	*8614*	—	6059	—	—	5580	9823	6
636 362*	*46 147*	*6127*	8237	—	8237	—	3510	24 860	7
31 095 748	*293 966*	*39 029*	—	—	—	—	365 832	371 687	8
7 740 270	*292 859*	*38 874*	—	—	—	—	102 685	61 996	9
3 828 901	*152 667*	*20 272*	30 762	22 110	27 521	17 458	28 541	46 906	10
34 505 139	*477 646*	*63 415*	78 666	60 947	41 119	36 292	341 460	269 320	11
27 121 554	*222 709*	*29 568*	69 628	76 729	46 584	76 729	156 257	140 085	12
5 392 109	*275 811*	*36 611*	—	—	—	—	116 997	190 471	13
12 764 545	*246 135*	*32 678*	24 000	37 085	24 000	37 085	222 886	127 728	14
14 700 637	*534 378*	*70 948*	—	—	—	—	129 573	95 453	15
30 900 392	*439 300*	*58 325*	—	—	—	—	122 312	216 371	16
17 734 428	*201 505*	*26 753*	—	—	—	—	145 154	137 021	17
27 554 200	*345 683*	*45 895*	—	—	—	—	} 284 223	330 054	18
5 818 239	*293 554*	*38 974*	—	—	—	—			
34 565 606*	*559 948*	*74 343*	—	—	—	—	{ 375 940	534 426	19a
							115 421	156 681	- b
5 737 467	*253 534*	*33 661*	—	—	—	—	63 844	122 435	- c
3 778 424	*236 152*	*31 351*	—	—	—	—	83 641	52 775	20
3 990 928	*161 314*	*21 417*	30 000	—	21 000	—	50 111	65 986	21
710 275	*153 739*	*20 410*	—	—	—	—	18 752	—	22a
103 725	*76 268*	*10 129*	—	—	—	—	1021	87	- b
1 351 270	*299 616*	*39 778*	—	—	—	—	17 200	3789	23a
894 447	*251 957*	*33 450*	—	—	—	—	11 846	5422	- b
870 418	*270 981*	*35 973*	—	—	—	—	4952	13 971	24
3 461 976	*105 548*	*14 013*	36 903	30 057	25 000	—	27 397	13 833	25
17 640 417	*216 712*	*28 772*	—	—	—	—	12 571	4470	26
9 925 650	*201 975*	*26 815*	94 176	104 020	38 430	43 480	43 491	25 678	27
3 159 919	*114 490*	*15 201*	15 621	—	15 621	—	25 268	25 390*	28
12 918 947	*325 250*	*43 183*	74 185	103 819	36 864	51 640	45 020	67 764	29
8 643 641	*442 356*	*58 732*	88 365	52 064	47 518	58 532	170 841	168 761	30
5 914 657	*199 214*	*26 449*	34 107	72 779	37 712	37 038	—*	—*	31a
1 991 785	*87 359*	*11 598*	35 854	—	32 566	25 868	—*	—*	- b
2 497 416	*81 963*	*10 882*	31 752	—	31 752	24 607	—*	—*	- c
5 140 580	*224 528*	*29 810*	28 100	16 700	23 000	27 000	28 056	27 668	32
1 521 047*	*278 580*	*36 985*	—	—	—	—	6578	420	33
236 969	*52 660*	*6992*	—	—	—	—	2022	2024	34
7 234 576	*255 098*	*33 868*	—	—	—	—	38 218	43 387	35
288 076	*119 533*	*15 870*	—	—	—	—	426	450	36
35 698	*41 704*	*5537*	—	—	—	—	248	74	37
37 364 776	*531 353*	*70 546*	n. notirt	n. notirt	n. notirt	n. notirt	347 741	411 261	38
10 841 421	*460 553*	*61 146*	—	—	—	—	149 110	122 110	39
139 595	*199 494*	*26 486*	104 990	8261	77 600	10 700	—	—	40

(Fortſ.) **I. Leiſtungen der**

(Fortſ.) B. **Wagen.**

	A. Deutſche Eiſenbahnen.	150 Eigene und fremde Perſonenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt a. überhaupt Achsmeilen	150 b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen	150 b. pro Kilometer Bahnlänge	151 Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt a. überhaupt Achsmeilen	151 b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen	151 b. pro Kilometer Bahnlänge	152 Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt a. überhaupt Achsmeilen	152 b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen	152 b. pro Kilometer Bahnlänge
	II. Privatbahnen.									
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	465 582	31 889	4234	161 381	11 053	1467	793 607	54 357	7217
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 249 965	64 565	8572	273 499	14 127	1876	5 579 759	288 211	38 265
43	a. Magdeburg-Halberſtädter	1 127 617	45 950	6101	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	5 050 416	205 803	27 324
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	403 320	28 244	3750	140 363	9829	1305	1 359 591	95 209	12 640
44	Mecklenburgiſche	511 026	26 519	3521	155 967	8094	1074	960 654	49 852	6618
45	Neiſſe-Brieger	140 077	22 666	3009	46 816	7575	1006	367 801	59 515	7901
46	Niederſchleſiſche Zweigbahn .	175 466	18 470	2452	50 838	5351	711	613 713	64 601	8577
47	Oſtpreußiſche Südbahn . .	425 967	20 911	2776	78 559	3857	512	589 036	28 917	3840
48	a. Pfälziſche Ludwigsbahn .	1 186 418	49 434	6563	676 758	28 198	3744	6 909 740	287 906	38 228
	b. Pfälziſche Maximiliansb.	336 454	40 246	5343	201 225	24 070	3196	1 709 502	204 486	27 152
	c. Neuſtadt-Dürkheimer . .	83 541	40 456	5372	41 482	20 088	2667	44 755	21 673	2878
	d. Pfälziſche Nordbahnen .	30 311	7935	1054	12 307	3221	428	22 508	5894	782
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	134 364	10 986	1459	86 897	7105	943	733 708	59 993	7965
50	Rheiniſche	3 416 164	47 427	6297	1 238 392	17 192	2282	12 176 775	169 051	22 445
51	Schleswigſche	493 022	16 133	2142	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 156 659	37 849	5025
52	Taunus-E.	1 122 668	167 314	22 368	121 518	18 110	2421	720 204	107 333	14 349
53	a. Thüringiſche	2 361 520	61 179	8122	833 092	21 583	2865	8 352 136	216 377	28 727
	b. Werra-E.	434 823	19 147	2542	196 443	8650	1148	1 710 371	75 314	9999
54	Tilſit-Inſterburger . . .	101 436	14 167	1881	20 831	2909	386	186 014	25 980	3437
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.									
55	Ungariſche Nordbahn . .	324 780	19 864	2637	45 722	2798	371	1 838 093	112 421	14 926
56	Auſſig-Teplitzer	139 770	37 674*	5002	59 130	15 939*	2116	542 462	86 933	11 542
57	Böhmiſche Nordbahn . .	75 243	12 753	1692	17 398	2948	391	94 775	16 063	2132
58	Böhmiſche Weſtbahn . .	436 915	16 388	2176	172 560	6472	859	2 860 625	107 300	14 246
59	Brünn-Roſſitzer	28 095	7492	995	17 000	4533	602	298 444	79 584	10 566
60	Buſchtěhrader { a. Kralup-Kladno . } b. Prag-Wejhybka }	99 760	12 470	1656	30 210	3776	501	1 079 988	134 999	17 923
	c. Pferde-Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er. . .	65 663	7304	970	16 269	1810	240	298 091	33 138	4402
62	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	889 720	19 007	2524	—	—	—	8 215 014	175 497	23 302
63	Graz-Köflacher	69 201	13 032	1730	35 827	6747	895	516 183	97 209	12 904
64	Kaiſer Ferdinands Nordbahn	4 016 403	50 348	6685	1 381 291	17 315	2299	34 720 552	435 242	57 786
65	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn .	130 558	7225	953	21 788	1206	160	190 402	10 337	1399
66	Kaiſerin Eliſabeth { a. Lokom.-Bahn .	2 510 039	44 089	5853	775 286	13 618	1808	14 860 874	261 036	34 656
	b. Pferde-Bahn .	52 644	3031	402	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 005 475	57 886	7685
67	Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	480 694	13 691	1818	162 052	4615	613	2 495 142	71 066	9435
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	66 867	8276	1099	23 089	2857	379	934 881	115 703	15 361
69	a. Oeſterreichiſche nördliche .	2 803 500	44 993	5974	1 500 790	24 086	3198	25 578 684	410 507	54 502
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	2 920 605	31 694	4208	1 681 503	18 247	2423	34 429 536	373 625	49 605
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	339 800	16 235	2155	132 227	6318	839	2 986 378	142 684	18 944
70	a. Südbahn, Oeſterreichiſche	7 654 655	36 449	4839	2 561 208	12 196	1619	37 412 982	178 149	23 652
	b. Tiroler	1 104 632	27 769	3687	280 071	7040	935	2 208 762	55 525	7372
71	Süd-Norddeutſche . . .	538 076	19 552	2596	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	2 827 395	102 739	13 640
72	Theiß-Bahn	1 168 860	15 122	2007	467 214	6043	802	6 964 586	90 086	11 960
73	Turnau-Kralup-Prager . .	192 657	16 723	2218	60 346	5238	695	860 456	74 692	9916
	C. Fremdländiſche Bahnen.									
74	Niederländiſche Staats-E. .	1 812 877	18 301	2430	911 441	9201	1221	2 937 414	29 653	3937
75	Lüttich-Maſtrichter . . .	211 121	54 694	7262	68 215	17 672	2346	181 214	46 946	6233
76	Niederländiſche Rhein-E. .	1 117 936	48 104	6387	596 473	25 665	3407	3 136 781	134 973	17 920
77	a. Warſchau-Wiener . . .	1 353 595	29 172	3873	401 793	8659	1149	8 782 011	189 267	25 128
	b. Warſchau-Bromberger .	598 896	30 401	4036	145 777	7400	982	1 563 427	79 362	10 537

Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

(Fortſ.) B. **Wagen.**

153			154		155		156	157	
Die eigenen und fremden Perſonen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, ſowie die Poſt- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer Achſe (ſeit der Anſchaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Größte von einem Radreifen (ſeit der Anſchaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		An Miethe		
a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge	a. eiſernen	b. ſtählernen	a. eiſernen	b. ſtählernen	für fremde Wagen ſind gezahlt Thlr.	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen ſind eingenommen Thlr.	
1 457 193	*99 808*	*13 251*	111 436	4829	41 522	20 599	5035	4578	41
7 238 319	*373 880*	*49 639*	72 928	31 070	47 072	31 070	49 124	28 249	42
6 289 393	*256 292*	*34 027*	33 778	4165	27 741	4165	109 408	230 066	43a
1 965 434	*137 635*	*18 273*	45 117	21 711	21 001	14 061	23 120	28 060	- b
1 760 973	*91 384*	*12 133*	78 954*	—	—	—	11 767	14 285	44
554 694	*89 756*	*11 916*	—	—	—	—	6780	6166	45
906 850	*95 458*	*12 674*	51 354	8143	51 354	—	20 185	16 050	46
1 418 159	*69 620*	*9243*	18 342	2917	18 342	2917	2019	7947	47
8 772 916	*365 538*	*48 536*	—	—	—	—	14 822	7935	48a
2 247 181	*268 802*	*35 691*	—	—	—	—	1182	—	- b
169 778	*82 217*	*10 918*	—	—	—	—	—	286	- c
65 126	*17 050*	*2266*	—	—	—	—	—	3720	- d
964 028	*78 823*	*10 465*	46 821	3823	46 821	3823	5481	69 835	49
17 949 930	*219 201*	*33 086*	30 000	50 200	27 600	49 270	59 702	86 703	50
1 660 941	*54 350*	*7216*	37 000	—	30 000	—	14 819	23 518	51
1 967 310	*293 191*	*39 197*	—	—	—	—	3572	13 307	52
12 106 689	*313 645*	*41 641*	—	—	—	—	131 731	146 556	53a
2 432 351	*107 105*	*14 220*	45 775	—	25 214	—	31 950	27 708	- b
381 665	*53 305*	*7077*	23 824	—	23 824	6252	3135	6117	54
2 255 315	*137 940*	*18 314*	—	—	—	—	—	—	55
741 362	*140 546*	*18 660*	—	—	—	—	30 147	10 173	56
204 814	*34 714*	*4608*	4318	—	4318	—	186	5238	57
3 595 521	*134 865*	*17 906*	79 487	—	19 000	—	37 522	69 093	58
343 539	*91 610*	*12 162*	—	—	—	—	11 354	1078	59
1 209 958	*151 245*	*20 080*	—	—	—	—	37 130	2913	60ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
383 764	*42 688*	*5668*	10 420	—	—	—	—*	6065*	61
9 104 734	*194 504*	*25 824*	—	—	—	—	35 041	111 970	62
621 211	*116 989*	*15 530*	—	—	—	—	14 344	3884	63
40 601 460	*508 963*	*67 573*	50 800	29 595	75 023	23 557	401 219	316 397	64
360 252	*19 936*	*2647*	—	—	—	—	504	3335	65
18 440 544	*323 916*	*43 005*	—	—	—	—	353 108	239 950	66a
1 058 119	*60 916*	*8087*	—	—	—	—	—	—	- b
3 221 152	*91 744*	*12 180*	—	—	—	—	12 725	45 558	67
1 031 197	*127 623*	*16 944*	77 126	—	—	—	2068	2003	68
30 183 612	*484 410*	*64 314*	—	—	—	—	—*	—*	69a
39 357 198	*427 099*	*56 705*	—	—	—	—	—*	—*	- b
3 489 850	*166 739*	*22 137*	—	—	—	—	—*	—*	- c
48 693 785	*231 864*	*30 784*	—	—	—	—	95 892	189 371	70a
3 735 365	*93 901*	*12 467*	—	—	—	—	7162	22 586	- b
3 365 471	*122 291*	*16 236*	—	—	—	—	10 208	26 939	71
9 093 351	*117 622*	*15 617*	—	—	—	—	14 950	120 128	72
1 113 459	*96 654*	*12 829*	—	—	—	—	12 976	7241	73
5 698 967	*57 530*	*7638*	—	23 664	—	23 664	31 412	27 470	74
460 550	*119 312*	*15 841*	—	—	—	—	4770	7856	75
5 259 856	*226 327*	*30 049*	—	—	—	—	26 850	101 630	76
11 066 159	*238 495*	*31 664*	—	—	—	—	199 649	66 294	77a
2 308 100	*117 162*	*15 555*	—	—	—	—	42 648	121 143	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

II. Personen- und

A. Im Betriebsjahre 1868

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen.	158	159	160	161	162	163	164			
		Personen						Davon			
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.	zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen rc.)	Ueberhaupt Personen.	a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
	I. Staatsbahnen.										
1	Badische	99 682	993 465	6528 806	—	34 124	7 661 077	6 797 091	401 172	384 492	78 322
2	Bayerische	93 756	1655 403	5405 352	—	34 020	7 188 531	6 923 592	107 645	107 325	49 969
3	Braunschweigische	62 076*	471 473*	696 259*	14 477*	69 617	1 313 902	808 514	158 838	158 192	188 358
4	Friedrich-Franz-E.	3376	46 332	128 290	—	5643	183 641	92 083	45 190	39 496	6872
5	Main-Neckar-E.	38 443	285 348	960 965	—	6384	1 291 140	1 009 102	123 551	116 534	41 953
6	Oldenburgische	2357	70 834	351 607	—	10 494	435 292	424 265	4678	6349	—
7	Bebra-Hanauer	1475	26 289	271 746	470*	16 549	316 529	233 817	43 465	39 247	—
8	Hannoversche	46 794	695 088	1714 962	1613 621	252 322	4 322 787	3 638 673	in Kol. 164c	684 114	in Kol. 164c
9	Main-Weser-B.	16 992	180 572	822 696	—	36 303	1 056 563	922 767	50 247	55 157	28 392
10	Nassauische	38 426	294 061	1042 220	—	35 545	1 410 252	1 111 297	119 974	171 621	7360
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	15 153	232 923	870 779	1517 259	79 137	2 715 251	2 537 429	83 734	87 038	7050
12	Preuß. Ostbahn	21 948	355 979	1061 569	1060 964	127 533	2 627 993	2 517 400	52 906	53 064	4623
13	Saarbrücker	10 440	136 861	696 570	557 876*	28 753	1 430 500	1 057 709	171 889	186 360	14 542
14	Westfälische	9068	127 634	704 443	354 059	49 423	1 244 627	1 086 186	67 293	65 704	25 444
15	Sächsische östliche	17 166	369 139	1565 348	—	45 340	1 996 993*	1 669 930	in Kol. 164c	327 063	in Kol. 164c
16	Sächsische westliche	12 855	553 000	2680 243	—	50 955	3 297 053*	3 141 293	" " 164c	155 760	" " 164c
17	Württembergische	102 983	1 229 701	4569 995	—	i. K. 158-160	5 902 679	5 690 282	93 830	118 567	in Kol. 164bc
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
18	a. Bergisch-Märkische	45 236	956 928	3785 322	2973 301	128 671	7 889 458	7 562 074	168 596	158 305	483
	b. Hessische Nordbahn	9160	107 773	331 129	—	27 570	475 632	318 450	39 388	45 635	72 159
19	a. Oberschlesische	10 748	180 424	546 280	595 639	43 902	1 376 993	1 194 365	90 292	87 342	4994
	b. Breslau-Posen-Glogauer	5715	68 671	308 748	157 349	41 608	582 091	535 267	23 473	22 826	525
	c. Stargard-Posener	4068	46 253	145 128	124 307	28 167	347 923	222 608	50 760	59 207	15 348
20	Rhein-Nahe-E.	16 716	119 029	437 586	259 865*	21 194	854 390	568 193	150 886	110 860	24 451
21	Wilhelms-Bahn	3004	37 791	145 955	285 938	12 476	485 164	426 968	26 341	29 913	1942
22	a. Gößnitz-Geraer	266	24 857	176 134	—	48	201 305*	114 728	in Kol. 164c	86 577	in Kol. 164c
	b. Greiz-Brunner	103	11 642	52 489	—	9	64 243*	63 708		535	—
23	a. Löbau-Zittauer	726	31 893	208 284	—	6400	247 303*	170 058		77 245	in Kol. 164c
	b. Zittau-Reichenberger	312	22 224	175 882	—	681	199 099*	172 345		26 754	" " 164c
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	1367	67 680	233 456	335 569	2193	640 265*	542 918	in Kol. 164c	97 347	in Kol. 164c
25	Altona-Kieler	7974	317 389	1526 990	—	18 211	1 870 564	1 764 987	50 248	54 613	716
26	Bayerische Ostbahnen	10 545	232 782	1962 595	—	70 416	2 276 338	2 225 108	19 178	17 869	14 183
27	Berlin-Anhaltische	16 590	264 500	811 631	74 994	46 455	1 214 170	1 039 765	80 599	90 488	3318
28	Berlin-Görlitzer	1935	35 419	189 335	275 760	11 728	514 177	513 835	53	289	—
29	a. Berlin-Hamburger	16 726	264 264	650 492	574 287	34 811	1 540 580	1 382 447	62 668	71 158	24 307
	b. Hamburg-Bergedorfer	8327	124 279	222 499	124 884	—	481 989	—	—	—	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	38 192	273 219	691 445	556 189	101 154	1 660 199	1 507 206	81 886	71 107	in Kol. 164c
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	6160	149 011	500 803	570 876	30 742	1 257 592	976 941	148 103	129 068	3480
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	655	32 798	105 807	193 003	13 186	345 449	263 391	42 984	39 074	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	3005	65 068	226 170	333 250	18 785	646 278	498 425	75 454	54 641	17 758
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	4908	113 971*	594 472*	387 514	40 339*	1 141 204	1 071 025	35 929	34 250	—
33	Frankfurt-Hanauer	8232	148 357	391 525	—	2213	550 327	431 072	57 500	58 553	3202
34	Glückstadt-Elmshorner	379	18 209	151 493	—	3158	173 239	87 317	42 852	43 070	—
35	Hessische-Ludwigs-E.	47 782	508 770	1788 520	—	75 852	2 420 924	1 832 567	255 450	295 238	37 669
36	Homburger	37 371	167 982	360 356	—	6365	572 074	552 996	9004	10 074	—
37	Kirchheimer	2788	27 839	70 750	—	2477*	103 854	29 283	31 585	29 339	13 647*
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	45 007	521 340	1026 748	2632 383	119 950	4 345 428	4 062 238	119 366	108 704	55 120
	…eipzig-Dresdener	24 944	340 370	1354 245	—	52 199	1 771 758	1 416 547	147 715	185 287	22 209
	…gs-E. (Nürnb.-Fürth)	5420	204 478	680 631	—	—	890 529*	890 529	—	—	—

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

165	166		167	168				169	170				
Reise-Gepäck überhaupt.	Davon sind a. Gepäck-Ueberfracht.	b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Postgüter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Stück	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	
64 977	250 317	14 660	22 781	212 663*	104 043*	85 441*	96 124*	—	2 623 115*	1 025 617*	1 275 599*	846 598*	1
99 226	—	—	44 829	289 518	132 814	132 743	65 461	—	4 482 324	2 429 762	2 741 270	1018815	2
09 240	—	—	3332	46 580	38 957	41 536	171 651	—	399 305	567 212	500 240	2185880	3
39 659	—	—*	906	4249	3188	7592	1687	—	44 563	69 859	155 807	52 831	4
82 250	82 250	n. not.	4000	36 664	42 070	43 708	50 214	—	360 445	491 979	376 724	505 587	5
23 030	20 515	2515	768	19 043	3250	5233	—	471	60 506	29 230	44 968	—	6
15 608	10 663	4945	1387	11 603	4186	2855	—	824	44 275	32 966	41 027	—	7
4 794*	—	n. not.	11 769	282 895	108 507	141 265	114 024	9993	2 012 547	1 447 758	1 028 125	812 276	8
3 453*	65 092	33 361	3501	39 801	29 390	44 328	69 773	229*	206 764	247 255	274 404	484 083	9
80 236	70 080	10 156	2716	21 810	12 241	20 851	7381	967	234 774	158 484	256 161	127 064	10
54 087	39 485	114 602	5273	94 816	60 376	62 400	22 604	7594	777 939	672 897	745 437	441 927	11
20 811	—	—	8162	178 984	22 751	15 515	2490	13 695	1 219 476	272 376	234 854	26 667	12
47 620	w. n. not.	—	4537	10 677	13 414	26 579	22 223	2551	39 011	89 845	140 218	101 096	13
89 009	27 740	61 269	5554	36 848	39 919	29 804	90 485	7727	195 731.	217 340	227 198	604 222	14
32 951	33 707	99 244	4634	117 150	32 635	29 643	37 446	w. n. not.	828 757	699 805	334 118	912 676	15
01 430	61 374	140 056	8962	298 655	92 040	60 683	27 522	w. n. not.	1 634 731	603 075	572 469	418 864	16
68 038	—	w. n. gew.	40 513	333 011	103 684	67 285	43 604	—	3 626 870	940 817	1 117 155	383 318	17
79 656	62 286	117 370	14 290	372 872	163 345	102 560	—*	204 163	1 230 726	728 552	732 817	—*	18a
74 737	—	—	1214	13 218	12 332	13 074	114 479	8645	84 431	92 855	104 263	1 136954	- b
82 053	27 608	54 445	2130	24 319		32 931	7623	—	166 782		426 959	116 686	19a
53 248	13 667	39 581	1665	22 362	in Kol. 168c	18 351	1491	—	154 421	in Kol. 170c	200 075	37 393	- b
46 290	11 238	35 052	1468	5038		18 175	12 089	—	28 727		244 776	169 053	- c
43 879	—		2607	7830	16 658	16 882	30 003	9523	20 926	47 097	68 358	148 602	20
24 073	—	nicht notirt	778	5125	6139	9555	—	4630	121 940	119 507	148 880	103 642	21
n. not.	3157		298	4142	11 753	8172	1992	—	14 476	139 489	54 451	20 008	22a
n. not.	1112		163	44	4075	4018	3469	—	282	18 719	29 469	20 317	- b
17 345	3468	13 877	498	9134	12 546	7776	12 643	—	13 865	112 508	134 136	166 103	23a
6339	2018	4321	483	9516	9039	3021	—	—	71 684	76 796	203 936	40	- b
9420	2189	7231	1236	2481	4544	2315	—	—	24 982	61 489	30 558	—	24
89 710	19 563	70 147	2202	93 278*	43 491*	32 011*	—	—	833 252*	467 523*	442 315*	—	25
95 000	95 000	w. n. gew.	13 839	86 693	22 112	32 967	27 537	—	1 105 962	486 738	580 312	513 424	26
48 576	41 543	107 033	4769	105 834	56 729	77 828	813	20 333	792 408	419 083	655 591	598 204	27
22 853	4692	18 161	1678	42 902	67	41	—	6182	266 831	4952	16 950	8298	28
38 484	40 991	97 493	4963	118 488	53 654	55 039	37 548	—	2 179 766	1 824 347	1 065 867	471 579	29a
—	—	—	in Kol. 178b	in Kol. 168b	180 250	in Kol. 168b	in Kol. 168b	—	in Kol. 170b	3 703 130	in Kol. 170b	in Kol. 170b	- b
97 846	—	—	4238	130 413	in Kol. 168c	130 129	" " 168c	—	1 373 256	in Kol. 170c	3 791 399	" " 170c	30
103 316	28 775	74 541	5719	48 388	23 768	27 888	1963	19 336	359 196	51 166	197 341	108 829	31a
29 350	7768	21 582	2293	3938	5152	7490	—	6288	19 475	53 033	52 288	—	- b
54 146	15 184	38 962	2953	14 241	7179	14 604	1705	8848	46 327	51 759	64 753	14 569	- c
64 691	w. n. not.	—	2593	29 666	7741	6759	—	—	295 846	67 002	101 448	—	32
26 116*	26 116	—*	1529	22 539	22 050	19 658	1681	26 391	93 491	200 281	125 859	39 330	33
12 658	2515	10 143	282	5347	5661	6749	—	—	27 874	56 190	76 068	—	34
93 605*	—	—*	8744	115 277	85 310	78 739	64 649	w. n. not.	151 426	366 720	344 881	553 220	35
25 784	25 784	w. n. gew.	1233	10 751	in Kol. 168c	1259	—	2482	in Kol. 171a	in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	36
5227	—	w. n. gew.	—	in Kol. 170a	" " 170b	in Kol. 170c	—	—	24 339	140 310	153 856	—	37
202 490	n. not.	—	9413	144 861	113 706	104 495	78 934	25 362	530 665	872 730	627 985	490 115	38
—	39 548	—	4155	131 299	83 637	95 529	26 150	108 997	414 180	964 264	925 936	868 436	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40

A. Deutsche Eisenbahnen.	158	159	160	161	162	163	164			
							II. Personen- und			
							A. Im Betriebsjahre 1868			
	Personen						Davon			
	in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.	zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen rc.)	Ueberhaupt Personen.	a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehr befördert. Pers.
II. Privatbahnen.										
41 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	4335	86 885	338 003	—	11 248	440 471*	395 997	24 727	19 747	—
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	5952	148 334	734 902	362 196	42 811	1 294 195	1 126 620	78 571	76 235	12 769
43 a. Magdeburg-Halberstädter	15 105	219 688	679 474	524 421	77 109	1 515 797	1 165 771	in Kol. 164c	178 155	171 871
b. Magdeb.-Wittenbergesche	1154	30 395	146 752	125 617	22 329	326 247	302 797	" " 164c	23 450	in Kol. 164
44 Mecklenburgische	5977	110 952	259 350*	—	21 460	397 739	278 316	57 232	53 490	8701
45 Reisse-Brieger	1350	16 818	50 169	106 473	21 462	199 212	139 206	34 299	25 707	—
46 Niederschlesische Zweigbahn	1081	18 796	67 337	97 539	8676	193 429	122 568	33 954	31 902	5005
47 Ostpreußische Südbahn	1055	34 707	152 298	197 068	10 754	395 882*	394 912	599	371	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn	9217	332 603	1 443 842	—	65 612	1 851 274	1 300 983	in Kol. 164c	550 291	in Kol. 164c
b. Pfälzische Maximiliansb.	3055	86 202	406 155	—	19 606	515 018	438 832		76 186	
c. Neustadt-Dürkheimer	769	38 925	159 337	—	3897	202 928	194 246		8682	
d. Pfälzische Nordbahnen	23	3799	40 517	—	965	45 303	45 303	—	—	—
49 Rechte Oder-Ufer-E.	1025	9904	38 525	88 217	2865	140 536	126 550	6615	7371	—
50 Rheinische	346 975	1 345 970	2 915 876	185 273	89 238	4 883 332	3 940 948	445 967	450 675	45 742
51 Schleswigsche	1855	45 429	373 356	—	10 289	430 929	319 082	53 564	51 665	6618
52 Taunus-E.	39 366	349 613	838 653	—	i. K. 158-160	1 227 632	1 125 623	45 913	56 096	in Kol. 164c
53 a. Thüringische	13 549	379 196	1 372 335	—	49 206	1 814 286	1 577 761	97 555	93 901	45 069
b. Werra-E.	2137	75 088	403 156	—	11 853	492 234	450 975	21 205	17 495	2559
54 Tilsit-Insterburger	317	8628	22 286	61 308	2319	94 858	80 367	7654	6837	—
B. Oesterreichische Bahnen.										
55 Ungarische Nordbahn	4189	32 432	59 436	—	8175	104 232	104 232	—	—	—
56 Aussig-Teplitzer	3028	27 587	122 873	—	2087	155 575	97 345	28 118	30 112	—
57 Böhmische Nordbahn	622	4272	33 423	47 908	230	86 455	55 895	15 220	15 340	—
58 Böhmische Westbahn	5421	37 376	252 662	—	12 226*	307 685*	293 606	6883	7196	—
59 Brünn-Rossitzer	250	7080	42 883	—	3322	53 535	53 535	—	—	—
60 Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	213	4314	27 486	12 921	10 450	55 384	32 448	15 345	7591	—
b. Prag-Wejhorka, c. Pferde-Bahn	503	7840	49 920	55 664	9763	123 690	123 690	—	—	—
61 Fünfkirchen-Barcs'er	967	18 815	34 770	—*	7373	61 925	19 455	27 456	14 935	79
62 Galizische Carl-Ludwig-B.	8285	52 474	228 566	—	17 282	306 607	289 090	in Kol. 164c	14 389	3128
63 Graz-Köflacher	196	6202	106 898	—	2991	116 287	116 287	—	—	—
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	56 969	355 099	1 242 945	—	432 514	2 087 527	1 663 994	198 500	223 936	1097
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn	624	5213	25 528	45 045	2395	78 809	76 066	1485	1258	—
66 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	27 054	175 181	689 314	—	618 700	1 510 249	1 453 279	27 352	29 618	—
b. Pferde-Bahn	—	1664	19 949	—	5626	27 239	27 239	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	2417	29 059	113 185	—	14 200	158 861	149 555	4933	4373	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	645	13 235	31 961	—	5978	51 819	27 779*	12 582	11 458	—
69 a. Oesterreichische nördliche	20 194	147 461	617 093	—	797 738	1 582 486*	1 252 152	178 514	115 478	36 342
b. Oesterreichische südöstliche	36 472	272 786	534 204	—	223 857	1 067 319*	670 000	207 581	172 169	17 569
c. Wien-Neu-Szönyer	2396	33 528	151 216	—	70 079	257 219*	242 223	6850	8146	—
70 a. Südbahn, Oesterreichische	92 156	763 539	3 417 209	—	158 450	4 431 354	4 393 878*	in Kol. 164a	37 476	—
b. Tiroler	14 889	108 518	550 512	—	30 003	703 922	662 421*	" " 164a	41 501	—
71 Süd-Norddeutsche	2313	28 883	157 867	250 833	17 147	457 043	407 297	23 514	26 232	—
72 Theiß-Bahn	10 443	118 363	270 906	24 094	46 620	470 426	329 499	63 394	77 533	—
73 Turnau-Kralup-Prager	2430	15 496	87 933	109 472	3580	218 911	107 684	41 722	43 118	26 387
C. Fremdländische Bahnen.										
74 Niederländische Staats-E.	71 949	405 775	1 801 638	—	i. K. 158-160	2 279 362	2 143 914	in Kol. 164c	135 448	in Kol. 164
75 Lüttich-Mastrichter	17 279	71 680	416 532	—	4513	510 004	484 437	12 494	13 003	70
76 Niederländische Rhein-E.	89 063	219 978	510 000	—	631 195	1 450 236	1 309 428	67 266	70 743	2799
77 a. Warschau-Wiener	13 809	117 017	312 047	320 528	38 448*	801 849	674 368	63 001	62 295	2185
b. Warschau-Bromberger	6295	52 882	92 723	118 906	12 046	282 852	232 829	26 567	23 456	—

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

165	166		167	168				169	170				
	Davon sind			Eilgüter					Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter)				
Reise-Gepäck überhaupt.	a. Gepäck-Ueberfracht.	b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Postgüter.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	
46 354	—	—	1057	32 490	20 660	12 838	—	—	790 227	244 209	113 787	—	41
90 840	27 816	63 024	2054	157 848	58 408	82 535	46 600	17 670	908 932	548 602	559 957	376 922	42
140 529	—	—	3848	145 415	in Kol. 168c	61 196	199 929	—	in Kol. 171a	in Kol. 171c	in Kol. 171c	in Kol. 171d	43a
24 575	—	—	1573	62 262	" " 168c	19 946	48 665	—	" " 171a	" " 171c	" " 171c	" " 171d	- b
84 647	—*	—	1600	21 684	11 650	21 044	4561	w. n. not.	222 097	178 354	304 111	101 166	44
11 669	3577	8092	322	633	5167	4620	—	—	5065	31 376	37 471	—	45
18 602	4246	14 356	378	8410	9171	11 226	5621	1139	87 369	65 367	80 016	50 108	46
18 839	5063	13 776	1244	8291	331	167	—	6688	226 759	2964	3537	—	47
59 300	59 300	—	6084	40 958	in Kol. 168c	148 823	in Kol. 168c	—	77 323	in Kol. 170c	566 205	in Kol. 170c	48a
18 078	18 078	—	1270	17 928		33 524		—	41 302		116 281		- b
6443	6443	—	562	9973		6615		—	8100		9386		- c
670	670	—	175	1371	—	—	—	—	2932	—	—	—	- d
6544	1409	5135	222	4619	961	1864	910	652	6797	3184	8246	14 020	49
301 502	109 222	192 280	10 497	166 654	102 896	126 714	81 302	193 316	456 993	546 856	890 432	503 906	50
41 910	9810	32 100	772	8123*	16 575*	15 141*	3449*	n. not.	183 946*	125 140*	216 948*	39 099*	51
56 664*	53 911	2753*	2365	24 856	in Kol. 168c	38 977	in Kol. 168c	n. not.	204 118	in Kol. 170c	423 307	in Kol. 170c	52
171 614	46 690	124 924	4322	156 853	78 438	62 545	54 370	15 124*	614 489	714 329	557 953	631 808	53a
41 116	32 664	8452*	1971	32 950	21 147	17 182	8974	—	157 761	292 758	164 973	111 625	- b
7510	3596	3914	202	1394	1319	1827	—	2727	17 260	7656	15 351	—	54
9000	2000	7000	50	8000	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	—	570 000	15 000	20 000	—	55
n. not.	—	—	n. not.	94 847	" " 168a	" " 168a	—	—	353 211	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	56
3536	—	—	38	60	1211	2081	—	—	55 717	68 409	151 120	—	57
26 802	10 577	16 225	256	9035	3427	3949	—	—	3 202 988*	1 276 332*	1 131 276*	25 446	58
2409	—	—	19	—	—	—	—	—	210 892	119 290	137 881	—	59
2119	908	1211	23	222	147	522	—	—	216 887	30 502	42 174	—	60a
4312	1760	2552	33	606	—	—	—	—	128 053	—	—	—	- bc
5946	2435	3511	127	492	1230	2424	2470	—	109 429	48 120	234 800	50 467	61
50 182*	16 181	34 001	405	10 510	in Kol. 168c	11 281	2669	—	139 457	133 839	264 182	147 852	62
1913	1084	829	70	1467	—	—	—	—	77 395	51 013	44 582	—	63
272 583	110 326	162 257	2077	147 441*	82 525*	57 361*	16 273*	—	1 211 009	1 590 944	1 714 227	817 450	64
4554	—	—	106	1086	128	229	—	—	67 327	7682	15 709	—	65
120 179	47 372	72 807	1499	206 824	30 818	37 096	7029	—	1 864 034	7777	3389	—	66a
1574	503	1071	3	980	—	—	—	—	601 449	—	16 596	—	- b
27 692*	8228	19 464	184	1982	863	1724	—	—	492 625	869 552	320 011	—	67
5716	1914	3802	148	758*	535	1649	—	—	206 315*	101 934	2613	—	68
179 598*	—	nicht notirt	1030	75 067	33 264	54 974	22 258	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	69a
135 952*	—		1030	49 135	58 756	47 144	6212	—					- b
16 921*	—		471	75 383	2210	1761	—	—					- c
224 163	96 295	127 868	4437	433 059*	in Kol. 168a	23 208	—	—	2 771 053*	in Kol. 170a	100 001	—	70a
57 367	22 735	34 632	892	42 345*	" " 168a	13 270	—	—	800 520*	" " 170a	—	—	- b
22 746	—	—	n. not.	7109	9373	13 550	—	—	227 088	441 152	406 042	—	71
57 407	31 416	25 991	476	13 076	7725	28 913	—	n. not.	2 454 937*	1 024 220*	896 678*	—	72
11 638	—	n. not.	45	697	1400	2610	5752	—	444 779*	388 323*	437 755*	508 092*	73
92 540	—	—*	2081	128 974	171 586	in Kol. 168b	in Kol. 168b	—	364 220	in Kol. 170c	238 020	in Kol. 170c	74
24 256	24 256	—	104	13 380	4611	6560	37	—	280 628	197 130	230 767	9954	75
86 829	72 058	14 771	2025	213 420	150 217	39 617	—	—	127 011	214 234	206 851	—	76
93 773	—	—	1572	15 278	3958	14 636	651	—	217 687	90 573	237 324	5164	77a
39 592	—	—	511	6801	1023	703	1240	—	94 458	23 978	816	97 898	- b

(Forts.) II. Personen- und

(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1868

	A. Deutsche Eisenbahnen.	171				172				173
		Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
		a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter Z.-Ctr.
	I. Staatsbahnen.									
1	Badische	7 271 715*	5 892 352*	5 373 769*	7041431*	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	10 107 493
2	Bayerische	13 344 304	5 114 232	11 469 372	10539783	„ „ 171a	„ „ 171b	„ „ 171c	„ „ 171d	18 116 146
3	Braunschweigische	4 843 298	3 789 649	2 274 728	7 753 738	1 840 560	10 398	4 961 807	3 483 894	7 129 743
4	Friedrich-Franz-E.	187 779	476 146	159 014	31 967	36 963	—	40 946	—	273 554
5	Main-Neckar-E.	721 036	745 472	1 148 202	656 212	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	1 118 145
6	Oldenburgische	762 254	60 279	352 676	—	—	—	278 100	—	842 274
7	Bebra-Hanauer	560 405	60 574	148 844	—	66 854	—	206 654	—	683 961
8	Hannoversche	12 496 212	7 682 122	6 160 543	3 982 613	3 693 327	1 131 876	9 654 956	5 570 367	18 494 974
9	Main-Weser-B.	2 202 089	1 269 675	1 933 484	2 398 702	90 617	—	2 479 766	888 763	2 539 500
10	Nassauische	6 298 352	1 853 509	573 374	561 225	576 905	10 400	1 132 256	396 250	7 132 808
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	5 767 883	3 899 789	4 777 680	2 795 761	3 291 496	1 411 662	11113787	3 295 340	9 939 728
12	Preuß. Ostbahn	11 375 745	1 484 650	2 774 546	775 199	1 568 779	—	541 597	—	14 356 679
13	Saarbrücker	1 772 834	2 804 700	7 787 462	1 150 390	19 649 690*	28 525 392*	2500*	25 100*	21 474 763
14	Westfälische	2 721 923	3 407 125	2 891 780	7 051 723	228 756	23 150	3 963 558	9 345 948	3 190 985
15	Sächsische östliche	9 615 898	2 943 654	6 633 912	12003976	in Kol. 171a*	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	10 561 805
16	Sächsische westliche	36 699 643	8 409 798	3 203 684	728 483	„ „ 171a*	„ „ 171b	„ „ 171c	„ „ 171d	38 633 029
17	Württembergische	8 643 395	1 473 236	3 382 428	3 908 392	2 013 925	800	3 507 360	287 540	14 617 201
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
18	a. Bergisch-Märkische	41 738 750	6 354 928	9 473 501	—*	59 898 739	18 289 828	1 858 600	—*	103 445 250
	b. Hessische Nordbahn	821 712	799 427	2 200 505	7 200 872	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	928 006
19	a. Oberschlesische	8 120 754	in Kol. 171c	11 617 083	4 615 196	15 065 251	in Kol. 172c	25742765	430 258	23 377 106
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1 858 662		2 934 893	4 373 662	216		2 771 955	2 287 338	2 035 661
	c. Stargard-Posener	423 787		2 556 293	5 517 719	—		825 693	1 331 412	457 552
20	Rhein-Nahe-E.	772 657	1 601 331	1 321 620	2 745 435	—	408 490*	1550198*	1067545*	810 936
21	Wilhelms-Bahn	1 702 985	1 545 371	2 016 309	4 336 185	4 775 570	2 087 216	281 054	219 434	6 610 250
22	a. Gößnitz-Geraer	130 559	430 675	1 178 455	510 251	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	149 177
	b. Greiz-Brunner	752	44 246	451 996	9813					1078
23	a. Löbau-Zittauer	228 466	124 508	1 557 285	2 632 228					251 465
	b. Zittau-Reichenberger	1 313 555	809 017	1 339 793	151 748					1 394 755
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	193 212	404 406	206 244	3220	6 877 277	233 628	69 251	55 797	7 097 952
25	Altona-Kieler	3 770 276	496 728	641 253	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	—	4 696 806
26	Bayerische Ostbahnen	4 910 289	3 614 899	2 263 769	5 632 381	121 123	47 075	2 909 546	915 600	6 224 067
27	Berlin-Anhaltische	4 315 956	799 670	1 322 452	1 762 070	5 423 070	—	1 196 410	—	10 657 601
28	Berlin-Görlitzer	1 855 088	50 913	82 064	152 646	602 018*	—	218 889	—	2 773 021
29	a. Berlin-Hamburger	2 172 834	1 735 225	2 166 044	378 189	274 322	42 425	163 446	70 585	4 745 410
	b. Hamburg-Bergedorfer	in Kol. 171b	4 130 347	in Kol. 171b	in Kol. 171b	in Kol. 172b	77 759	in Kol. 172b	in Kol. 172b	in Kol. 173b
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 112 525	in Kol. 171c	2 545 032	„ „ 171c	389 868	in Kol. 172c	1 285 608	„ „ 172c	3 006 062
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	3 143 450	5 692 481	3 327 963	54 911	146 505*	—	109 695	.12 273	3 716 875
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	913 497	544 115	843 244	—	38 704*	68 016	—	—	981 902
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1 367 784	439 132	593 539	73 758	121 968*	—	97 569	—	1 559 168
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 824 157*	1 195 427*	722 445*	—	10 038 858	3 318 264	54 228	—	16 188 527
33	Frankfurt-Hanauer	633 063	795 122	1 879 313	260 480	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	775 484
34	Glückstadt-Elmshorner	147 346	212 681	322 478	—	220 684	34 162	4168	—	401 251
35	Hessische Ludwigs-E.	3 172 635	1 984 863	3 561 050	5 203 246	799 568	in Kol. 172a	2 237 789	911 639	4 238 906
36	Homburger	144 342	in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	240 231	„ „ 172a	in Kol. 172a	—	338 443
37	Kirchheimer	in Kol. 170a	„ „ 170b	„ „ 170c	—	5060	—	54 041	—	29 399
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	31 295 513	6 405 342	5 483 348	2 509 678	55 998 200	23 240 240	1 345 960	2 905 350	87 994 601
39	Leipzig-Dresdener	4 004 517	2 845 424	6 034 102	3 263 940	2 049 002	710 625	827 618	2 082 823	6 707 995
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	123 430	—	—	—	123 430

Güter-Verkehr.

173			174	175		176	
wurden befördert: Haupt Güter							
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	Zusammen. Z.-Ctr.	Außerdem Betriebsdienst- u. Baugüter a. tarifirte. Z.-Ctr.	b. frachtfrei beförderte. Z.-Ctr.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
7 022 012	6 734 809	7 984 153	31 848 467	—	2 190 402	Abfälle, Bau- u. Nutzholz, Baumw., Eisen, Getreide, Kohlen, Tabak, Wein	1
7 676 808	14 343 385	11 624 059	51 760 398	—	4 810 790	Getreide, Brennholz, Kohlen, Hopfen, Bier, Salz rc. . . .	2
4 406 216	7 778 311	13 595 163	32 909 433	—	5 383 348	Kohlen, Getreide, Steine, Eisen (roh u. verarbeitet), Holz, Baumw. rc.	3
549 193	363 359	86 485	1 272 591	—	74 955	Getreide, Oelsaat, Steinkohlen, Bauholz, Kolonialwaaren rc. .	4
1 279 521	1 568 634	1 212 013	5 178 313	—	—	Manufakturwaaren aller Art, Getreide, Tabak, Wein rc. . .	5
92 759	680 977	—	1 616 010	—	158 100	Baumaterialien, Kohlen, Torf, Getreide, Mühlenfabrikate, Eisen rc.	6
97 726	399 380	—	1 181 067	348 588	24 241	Kohlen, Eisen u. Eisenw., Holz, Steine, Erden, Getreide, Kolonialw.	7
10 370 263	16 984 889	10 479 280	56 329 406	828 885*	1 282 629	Kohlen, Holz, Kaffee, Reis, Baumw., Tabak, Getreide, Eisen, Salz rc.	8
1 546 320	4 731 982	3 841 321	12 659 123	72 725	727 738	Steinkohlen, Erze, Eisen, Erden, Steine, Holz, Düngmittel, Getreide rc.	9
2 034 634	1 982 642	1 091 920	12 242 004	51 794	115 187	Erze, Kohlen, Eisen, Steine, Getreide, Phosphorit, Wein, Holz rc.	10
6 044 724	16 699 304	6 555 632	39 239 388	—	2 245 118	Kohlen, Getreide, Mühlenfabrikate, Steine, Manufakturwaaren rc.	11
1 779 777	3 566 512	804 356	20 507 324	289 767*	1 878 378	Getreide, Kartoffeln, Kohlen, Flachs, Eisen u. Eisenw., Spiritus rc.	12
31 433 351	7 956 759	1 298 809	62 163 682	72 779	1 450 786	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine, Eisenfabrik., Holz, Getreide, Glas rc.	13
3 687 534	7 112 340	17 092 378	31 083 237	1149864	2 636 643	Kohlen, Erze, grobe Eisenwaaren, Holz, Getreide u. Konsumtibilien	14
3 676 094	6 997 673	12 954 098	34 189 670	881 005*	—*	Bergwerks-Produkte, Kolonial- und Manufakturwaaren .	15
9 104 913	3 836 836	1 174 869	52 749 647	4 079 127*	—*	Kohlen, Getreide, Mehl, Baumaterialien, Holz, Eisen, Tabak rc.	16
2 518 537	8 074 228	4 622 854	29 832 820	—	—	Holz, Kohlen, Getreide, Steine, Bier, Mühlenfabrikate, Eisen rc.	17
25 536 653	12 167 478	—*	141 149 381	2874322	4 144 418	Steine, Eisenerze, Roheisen, Steinkohlen, Erden, Getreide, Holz rc	18a
904 614	2 317 842	8 452 305	12 602 767	25 544	95 601	Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Steine, Holz .	- b
in Kol. 173c	37 819 738	5 169 763	66 366 607	261 492	3753645*	Kohlen, Getreide, Holz, Kalk, Eisen (roh), Mühlenfabrikate, Erze rc.	19a
	5 925 274	6 699 884	14 660 819	51 254	1268002*	Kohlen, Getreide, Kalk, Hülsenfrüchte, Oelkuchen, Mühlenfabrikate rc.	- b
	3 644 937	7 030 273	11 132 762	4863	787367*	Getreide, Kohlen, Heringe, Hülsenfrüchte, Kalk, Spiritus, Kaffee rc.	- c
2 073 576	2 957 058	3 991 585	9 833 155	52 580	994 531	Steinkohlen, Erze, Steine, Sand, Erden, Holz, Eisen, Eisenfabrik. rc.	20
3 758 233	2 455 798	4 659 261	17 483 542	606 336	1 159 595	Steinkohlen, Getreide, Roheisen, Mühlenfabrikate, Kalk, Eisen rc.	21
581 917	1 241 078	532 251	2 504 423	3900	—	Brennmaterialien, Mineralien, Eisen, Stahl u. dergl. Waaren rc.	22a
67 040	485 483	33 599	587 200	—	—	Brennmaterialien, Cerealien, Eisenstein, Baumaterialien rc. .	- b
249 562	1 699 197	2 810 974	5 011 198	29 900	—	Baumwolle, baumw. Waaren, Braunkohlen, Kolonialwaaren	23a
894 852	1 546 750	151 788	3 988 145	—	—	Holz, Abfälle, Kolonialwaaren, baumwollene Waaren . .	- b
704 067	308 368	59 017	8 169 404	37 626	—	Kohlen, Holz, Mehl, Oelfrüchte, Flachs, Steine, Kalk, Papier rc.	24
1 007 742	1 115 579	—	6 820 127	—	285 080	Holz, Kolonialwaaren, Dünger, Eisen u. Stahlw., Getreide rc.	25
4 170 824	5 786 594	7 088 942	23 270 427	—	1 620 379	Getreide, Holz, Kohlen und Steine	26
1 275 482	3 252 281	2 361 087	17 546 451	—	671 023	Baumwollene Waaren, Eisen- u. Metallw., Getreide, Kohlen rc.	27
55 932	317 944	160 944	3 307 841	—	7227	Getreide, Wolle, wollene Waaren, Salz und Kohlen . .	28
3 655 651	3 450 396	957 901	12 809 358	—	615 045	Baumwolle, Eisen, Feldfrüchte, Häute, Holz, Kohlen, Kolonialw. rc.	29
8 391 486	in Kol. 173b	in Kol. 173b	8 391 486	—	—		
2 007 492	5 744 676	„ „ 173c	10 758 230	—	—	Eisen, Eisenw., Getreide, Garten- u. Feldfrüchte, Metalle rc.	30
5 767 415	3 662 887	177 976	13 325 153	163 447	500 307	Getreide, Mühlenfabrik., Hülsenfrüchte, Heringe, Kohlen, Holz rc.	31a
670 316	903 022	—	2 555 240	42 615	206 096	Getreide, Holz, Kartoffeln, Spiritus, Kohlen, Mühlenfabrikate rc.	- b
498 070	770 465	90 032	2 917 735	163 447	500 307	Getreide, Hülsenfrüchte, Kohlen, Mühlenfabrikate, Holz, Ziegel rc.	- c
4 588 434	884 879	—	21661840*	—	911 012	Steinkohlen, Steine, Getreide, wollene und leinene Waaren rc.	32
1 017 453	2 024 830	301 491	4 119 258	—	n. not.	Holz, Getreide, Kohlen, Steine, Mehl, Schienen, Tabak, Holz rc.	33
308 694	409 463	—	1 119 408	—	67 637	Steinkohlen, Zucker, Bauholz, Cement, Sand, Ziegel, Getreide	34
2 436 893	6 222 459	6 732 754	19 631 012	—	—	Kohlen, Erze, Holz, Getreide, Steine, Wein, Leder, Tabak, Glas rc.	35
in Kol. 173c	60 622	—	399 065	—	19 257	Kohlen, Bier, Wein, Mühlenfabrikate, Garne, Baumwolle rc.	36
140 310	207 897	—	377 606	—	—	Holz, Wolle, Baumwolle, Garne, Gyps, Eisen, Getreide rc.	37
30 632 018	7 561 788	5 984 077	132 172 484	2687763	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine, Holz, Getreide u. Hülsenfrüchte rc.	38
4 603 950	7 883 185	6 241 349	25 436 479	—	—	Getreide, Hülsenfrüchte, Kohlen, Eisen u. Eisenw., Baumwolle rc.	39
—	—	—	123 430*	—	6400	Steinkohlen und Coaks . . .	40

A. Deutsche Eisenbahnen.	171				172				173
	(Fortſ.) II. Perſonen= und								
	(Fortſ.) A. Im Betriebsjahre 1868								
	Frachtgüter der ermäßigten Klaſſe (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber=
	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Poſtgüter). Z.-Ctr.
II. Privatbahnen.									
41 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	2 084 991	332 341	304 922	—	82 394	—	74 889	—	2 990 102
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	6 692 114	2 317 636	2 870 784	1 898 234	9 233 054	543 264	794 253	202 400	17 009 618
43 a. Magdeburg-Halberſtädter	4 887 544	in Kol. 171c	4 298 856	8 310 094	3 876 276	in Kol. 172c	3 003 698	553 650	8 909 235
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	1 313 998	„ „ 171c	887 111	1 217 192	394 714	„ „ 172c	605 828	33 864	1 774 974
44 Mecklenburgiſche	772 823	524 101	405 088	143 868	311 641	28 208	9892	20	1 328 245
45 Neiſſe-Brieger	198 347	435 543	461 659	—	1111	—	1 378 198	—	205 156
46 Niederſchleſiſche Zweigbahn .	785 513	349 306	711 256	295 084	184 615	—	532 041	—	1 067 046
47 Oſtpreußiſche Südbahn . .	2 162 354	114 734	39 964	—	188 129	800	—	—	2 592 221
48 a. Pfälziſche Ludwigsbahn .	3 427 163	in Kol. 171c	11 503 029	in Kol. 171c	—	—	6 692 318	9 242 944	3 545 444
b. Pfälziſche Maximiliansb.	1 345 271		2 861 839		—	—	1 027 789	7 453 860	1 404 501
c. Neuſtadt-Dürkheimer . .	496 465		138 049		14 100	—	269 670	—	528 638
d. Pfälziſche Nordbahnen .	297 906	—	—	—	18 100	—	37 440	—	250 309
49 Rechte Oder-Ufer-E. . .	1 494 942	835 756	519 694	93 163	671 273	683	880 091	—	2 178 283
50 Rheiniſche	11 428 430	4 726 933	5 388 300	2 949 947	18 056 891	2 259 575	918 283	1 732 906	30 302 284
51 Schleswigſche	745 053	155 695	355 763	58 024	93 160	—	—	—	1 030 282
52 Taunus-E.	188 797	in Kol. 171c	1 749 385	in Kol. 171c	133 626	in Kol. 172c	674 014	in Kol. 172c	551 397
53 a. Thüringiſche	6 061 395	2 838 222	4 099 787	3 175 008	in Kol. 171a	„ „ 171b	in Kol. 171c	„ „ 171d	6 847 861
b. Werra-E.	1 052 898	640 642	1 211 627	588 714	„ „ 171a	„ „ 171b	„ „ 171c	„ „ 171d	1 243 609
54 Tilſit-Inſterburger . . .	592 446*	90 688*	56 900	—	73 303	2608	—	—	687 130
B. Oeſterreichiſche Bahnen.									
55 Ungariſche Nordbahn . .	2 212 000	132 000	23 000	—	1 420 000	535 000	—	—	4 210 000
56 Auſſig-Teplitzer	936 273*	in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	1 272 600	14 249 800	—	—	16 906 731
57 Böhmiſche Nordbahn . .	in Kol. 170a	„ „ 170b	„ „ 170c	—	—	—	143 600	—	55 777
58 Böhmiſche Weſtbahn . .	„ „ 170a	„ „ 170b	„ „ 170c	—	3 124 480	3 321 220	200	—	6 336 503
59 Brünn-Roſſitzer	73 194*	40 827*	47 025*	—	1 990 071	973 524	1365	—	2 274 157
60 Buſchtěhrader a. Kralup-Kladno .	97 576	22 371	20 498	—	2 390 840	9 256 026	—	—	2 705 525
b. Prag-Wejhybka, c. Pferde-Bahn . .	176 131	—	—	—	2 503 820	—	—	—	2 808 610
61 Fünfkirchen-Barcs'er . . .	34 403	247 006	50 670	219 671	—	—	11 668	152 812	144 324
62 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	1 743 369*	2 665 312*	736 678*	885 995*	85 895	—	42 208	3965	1 979 231
63 Graz-Köflacher	319 213	217 561	91 996	—	3 062 839	748 808	59	—	3 460 914
64 Kaiſer Ferdinands Nordbahn	13 016 908*	7 712 123*	10 936 722*	12 619 068*	13 791 091	2 006 653	3 429 120	144 257	28 166 449
65 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn .	224 981*	5578*	2539*	—	49 059	1	67 770	—	342 453
66 Kaiſerin Eliſabeth a. Lokom.-Bahn .	5 327 963	7 992 065	2 403 767	4 162 335	1 808 447	70 898	297 049	—	9 207 268
b. Pferde-Bahn .	157 953	9226	—	—	137	—	—	—	760 519
67 Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	1 022 406*	142 557*	1084*	—	72	—	3889	—	1 517 085
68 Mohacs-Fünfkirchener . .	266 954*	44 306	106 505	—	4 431 834*	112 901	—	—	4 905 861*
69 a. Oeſterreichiſche nördliche .	6 677 277*	4 910 558*	6 365 411*	7586022*	451 002	61 411	9 519 417	5 758 228	7 203 346
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	7 694 208*	17 670 868*	10 873 481*	2722456*	1 712 397	142 869	918 605	120	9 455 740
c. Wien-Neu-Szönyer . .	5 156 864*	2 857 007*	501 543*	79 095*	364 049	203	66 834	14	5 596 296
70 a. Südbahn, Oeſterreichiſche	39 994 646*	in Kol. 171a	1 799 011	—	5 121 913*	in Kol. 172a	995 105	—	48320671*
b. Tiroler	2 597 279*	„ „ 171a	1 281 417	—	160 026*	„ „ 172a	5163	—	3 600 170*
71 Süd-Norddeutſche . . .	2 091 964*	436 128*	2 016 700*	—	1 106 985	134 525	1 428 318	—	3 433 146
72 Theiß-Bahn	705 806	9 351 887	745 317	—	24 990	743	131 064	—	3 198 809
73 Turnau-Kralup-Prager . .	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	in Kol. 170d	56 853	200	1 337 305	1 195 561	502 329
C. Fremdländiſche Bahnen.									
74 Niederländiſche Staats-E. .	9 433 120	in Kol. 171c	5 888 380	in Kol. 171c	in Kol. 171a	in Kol. 171c	in Kol. 171c	in Kol. 171c	9 926 314
75 Lüttich-Maſtrichter . . .	162 673	588 253	804 175	8816	393 166	937 630	252 000	3000	849 847
76 Niederländiſche Rhein-E. .	1 099 239	1 535 451	1 197 646	—	172 139	—	5 034 370	—	1 611 809
77 a. Warſchau-Wiener . . .	4 149 980	1 951 066	862 697	380 156	4 681 249	1 100 118	—	—	9 064 194
b. Warſchau-Bromberger	1 754 344	106 940	1705	450 119	968 603	—	—	183 275	2 824 206

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

173			174	175		176	
haupt Güter				Außerdem Betriebsdienst- u. Baugüter			
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	Zusammen. Z.-Ctr.	a. tarifirte. Z.-Ctr.	b. frachtfrei beförderte. Z.-Ctr.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
597 210	506 436	—	4 093 748*	—	33 572	Rohprodukte, insbesondere Bau- u. Nutzholz u. Handelsgüter aller Art	41
3 467 910	4 307 529	2 524 156	27 309 213	—	—	Baumwolle, Eisen, Eisenwaaren, Kolonialwaaren, Kohlen ꝛc. .	42
in Kol. 173c	7 363 750	9 063 673	25 336 658	—	—	Holz, Kohlen, Düngemittel, Eisen u. Stahl, Eisen- u. Stahlwaar. ꝛc.	43a
" " 173c	1 512 885	1 299 721	4 587 580	—	—	Getreide, Hülsenfrüchte, Eisen, Eisenfabrikate, Kohlen, Salz ꝛc. .	- b
742 313	740 135	249 615	3 060 308	—	171 590	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaat, Kohlen, Holz, Rohprodukte ꝛc. .	44
472 086	1 881 948	—	2 559 190	—	48 882	Kohlen, Getreide, Kalk, Holz, Eisen, Mühlenfabrikate, Salz ꝛc. .	45
423 844	1 334 539	350 813	3 176 242	—	47 856	Getreide, Kohlen, Mühlenfabrikate, Eisengußwaaren . . .	46
118 829	43 668	—	2 754 718	154 761	114 726	Getreide, Hülsenfrüchte, Steine, Erde, Cement, Kalk, Eisen ꝛc. .	47
in Kol. 173c	28 153 319	in Kol. 173c	31 698 763	—	—	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Steine, Holz, Getreide ꝛc. . .	48a
	11 493 293	" " 173c	12 897 794	—	—	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Schienen, Holz, Bretter, Getreide ꝛc.	- b
	423 720	—	952 358	—	—	Wein, Erde, Getreide, Glas, Hanf, Holz, Bretter ꝛc. . . .	- c
—	37 440	—	287 749	—	—	. . . .	- d
840 584	1 409 895	108 093	4 536 855	159 938	—	Kohlen, Hölzer aller Art, Eisen, Erze, Erden, Hüttenprodukte ꝛc.	49
7 636 260	7 323 729	5 268 061	50 530 334	1779016	425 805	Eisen, roh u. verarbeitet, Getreide, Kohlen, Häute, Holz, Steine ꝛc.	50
297 410	587 852	100 572	2 016 116	—	—	Holz, Getreide, Steine, Eisen u. Eisenwaaren, Torf, Fettwaar. ꝛc.	51
in Kol. 173c	2 885 683	in Kol. 173c	3 437 080	n. not.	n. not.	Handelsgüter, Kolonialwaaren, Wein, Feldfrüchte ꝛc. . . .	52
3 630 989	4 720 285	3 861 186	19 060 321	24 708	387 985	Kohlen, Getreide, Holz und Salz	53a
954 547	1 393 782	709 313	4 301 251	—	—	Holz, Kohlen, Steine und Vieh	- b
90 688	74 078	—	851 896	—	20 498*	Holz, Getreide, Kohlen, Steine, Hülsenfrüchte, Saat ꝛc. . .	54
682 000	43 000	—	4 935 000	—	—	Kohlen, Holz, Bier, Getreide, Eisen, Maschinen, Steine ꝛc. .	55
in Kol. 173a	in Kol. 173a	—	16 906 731*	—	—	Braunkohlen, Baumwolle, Steine, Feldfrüchte, Mehl ꝛc. . .	56
69 620	296 801	—	422 198	215 294	—	Kohlen, Getreide und Manufakturwaaren	57
4 600 979	1 135 425	25 446	12 098 353*	—	600 513	Kohlen, Eisen, Holz, Getreide, Hüttenprodukte, Manufakturw. ꝛc.	58
1 133 641	186 271	—	3 594 069*	1630724	28 086	Kohlen, Eisen, Zucker, Getreide, Holz und Tabak . . .	59
9 309 046	63 194	—	12 077 765	—	225 443	Eisen, Holz, Steine, Mahlprodukte, Baumwolle, Garne ꝛc. .	60a
—	—	—	2 808 610	—	167 723	Kohlen, Eisen, Holz, Steine, Mahlprodukte und Garne . .	- bc
296 356	299 562	425 420	1 165 662	—	2 956 188	Getreide, Kohlen, Baumaterialien, Holz, Wein, Mahlprodukte ꝛc.	61
2 804 791	1 048 709	1 040 481	6 873 212*	—	840 582	Getreide, Salz, Vieh, Oelfrüchte, Holz, Eisenmaterialien ꝛc. .	62
1 017 382	136 637	—	4 614 933	—	217 580	Braunkohlen, Holz und Eisenflossen	63
11 392 245	16 137 430	13 597 048	69 293 172*	—	3 076 321	Getreide, Kohlen, Eisen u. Eisenw., Mehl, Holz, Getränke a. Art ꝛc.	64
13 399	86 247	—	442 099*	—	35 518	Schienen, Kohlen, Salz, Getreide, Eisen- u. Stahlw., Graphit ꝛc.	65
8 101 558	2 741 301	4 169 364	24 219 491	—	3 895 419	Getreide, Kohlen, Holz, Mehl, Salz, Eisen und Thiere . .	66a
9226*	16 596*	—	786 341	—	129 294	Salz, Getreide und Düngergyps	- b
1 012 972	326 708	—	2 856 765*	—	228 151	Getreide, Oelfrüchte, Holz, Vieh, Zucker, Metallwaaren, Tabak ꝛc.	67
259 676	110 767	—	5 276 304	—	57 235	Kohlen, Getreide, Wein, Bauholz, Eisen, Salz, Mahlprodukte ꝛc.	68
5 005 233	15 939 802	13 367 108	41 515 489*	196 726	2 514 527	Kohlen, Getreide, Mahlprodukte, Eisen- und Metallwaaren ꝛc. .	69a
17 872 493	11 839 230	2 728 788	41 896 251*	2135028	4 376 215	Getreide, Kohlen, Thiere, Mahlprodukte, Wein und Salz . .	- b
2 859 420	569 138	79 109	9 103 963*	5358	299 180	Getreide, Bruchsteine, Bier und Kohlen	- c
in Kol. 173a	2 917 325	—	51 237 996	—	8 671 564	Getreide, Holz, Kohlen, Metalle, Baumaterialien, Mahlprod. ꝛc.	70a
" " 173a	1 299 850	—	4 900 020	—	1 475 391	Getreide, Mahlprodukte, Holz, Kohlen, Wein, Cement, Salz ꝛc. .	- b
1 021 178	3 864 610	—	8 318 934*	—	782 821	Mineralien u. miner. Produkte, Bodenerzeugnisse, Manufaktw. ꝛc.	71
10 384 575	1 801 972	in Kol. 173c	15 385 356*	—	598 084	Getreide, Oelsaat, Tabak, Hülsenfrüchte, Holz, Eisen, Steine ꝛc.	72
389 923	1 777 670	1 709 405	4 379 327*	—	37 831	Kohlen, Zucker, Holz, Mahlprodukte, Manufakturwaaren ꝛc. .	73
in Kol. 173c	6 297 986	in Kol. 173c	16 224 300	—	—	Holz, Baumwolle, Eisen und Eisenwaaren, Getreide, Heringe ꝛc.	74
1 727 624	1 293 502	21 807	3 892 780	—	—	Kohlen, Getreide, Erze, Thonerde, Dachziegel, Steine, Eisen ꝛc.	75
1 899 902	6 478 484	—	9 990 195	3972760	—	Getreide, Holz, Baumwolle, Kaffee, Mehl, Oel, Kohlen ꝛc. . .	76
3 145 715	1 114 657	385 971	13 710 537	277 923	967 760	Kohlen, Holz, Getreide, Kalk, Salz, Mühlenfabrikate, Steine ꝛc.	77a
131 941	3224	732 532	3 691 903	71 382	95 556	Kohlen, Getreide, Kartoffeln, Zucker, Kalk, Salz, Mühlenfabrik. ꝛc.	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

	177			178		179	
	(Fortſ.) **II. Perſonen- und Güter-Verkehr.**						
	(Fortſ.) A. **Im Betriebsjahre 1868 wurden befördert:**						
	Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht	
	a. Equipagen.	b. Eiſenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen).	c. Sonſtige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerſpritzen ꝛc.).	a. Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.).	b. Rindvieh, Schweine und ſonſtige Thiere.	a. der in Kol. 178a. u. b. aufgeführten Thiere.	b. der außerdem beförderten Thiere.
I. Staatsbahnen.	Anzahl.			Stück.		Zoll-Centner.	
1 Badiſche	389	in Kol. 168, 170 u. 171	in Kol. 168, 170 u. 171	4051	453 789	1 242 703	4556*
2 Bayeriſche	737	—	in Kol. 177a	14 480	661 086	n. notirt	—
3 Braunſchweigiſche	133	1476	535	6562	362 117	426 454	1000*
4 Friedrich-Franz-E.	73	—	—	1524	51 367	80 069	453
5 Main-Neckar-E.	114	119	23*	1221	22 661	n. notirt	—
6 Oldenburgiſche	72	2	72	1589	18 451	82 062	38
7 Bebra-Hanauer	34	—	—	239	6934	1195	21 200
8 Hannoverſche	579	—	781	3530*	68 573*	752 090	1206*
9 Main-Weſer-B.	85	506	640	355	1764	5224	201 144
10 Naſſauiſche	53	16	21	702	19 412	42 960	543*
11 Niederſchl.-Märk.u.Schl.Gb.	232	246	25 435	3871	287 151	269 321	2553
12 Preuß. Oſtbahn	551	3622	8	16 772	940 526	1 101 970	1632
13 Saarbrücker	35	297	—	2628	310 808	274 069	—
14 Weſtfäliſche	452	608	3	6000*	82 301	288 816	1388*
15 Sächſiſche öſtliche	96	829	67	346	1917	—*	499 868
16 Sächſiſche weſtliche	157	343	122	485	5390	—*	399 461
17 Württembergiſche	371	—	—	1606	n. not.	—	—
II. Privatbahnen							
a) unter Staatsverwaltung.							
18 a. Bergiſch-Märkiſche	1225	in Kol. 177c	906	8021	498 047	804 661	3144
b. Heſſiſche Nordbahn	442	40	—*	4091	14 680	62 049	243
19 a. Oberſchleſiſche	264	—	80	2780	58 996	147 316	426
b. Breslau-Poſen-Glogauer	159	—	12	1979	177 132	132 026	333
c. Stargard-Poſener	128	—	12	3948	210 623	218 855	294
20 Rhein-Nahe-E.	41	320	—	2323	249 147	262 853	—
21 Wilhelms-Bahn	56	54	—	588	23 847	38 288	—
22 a. Gößnitz-Geraer	4	—	17	5	286	—*	12 840
b. Greiz-Brunner	—	—	5	2	76	—*	4200
23 a. Löbau-Zittauer	17	29	10	42	448	—*	28 940
b. Zittau-Reichenberger	8	29	6	12	368	—*	25 147
b) in Privatverwaltung.							
24 Alberts-Bahn	19	18	27	15	109	—*	18 529
25 Altona-Kieler	325	—	—	7857	391 497	995 699	—
26 Bayeriſche Oſtbahnen	156	—	—	2222	304 482	n. notirt	—
27 Berlin-Anhaltiſche	132	202	935	4521	141 327	385 510	—
28 Berlin-Görlitzer	18	2	—	295	30 071	48 141	—
29 a. Berlin-Hamburger	194	563	411	10 676	395 321*	626 128	—
b. Hamburg-Bergedorfer	64	400	128	6150	236 327	—	—
30 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	115	—	—	3019	152 632	291 560	—
31 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	385	64	—	4429	345 049	485 268	—
Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	64	—	—	1679	114 384	160 516	—
Berlin-Stettiner c. Vorpommerſche	258	—	—	1953	133 233	171 487	—
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	159*	—	—	719	40 368	85 489	1363
33 Frankfurt-Hanauer	26	—	—	674	34 482	—	—
34 Glückſtadt-Elmshorner	22	—	—	457	18 421	58 723	—
35 Heſſiſche-Ludwigs-E.	100	—	—	3163	296 103*	—	—
36 Homburger	6	—	—	17	705	3801	—
37 Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—
38 Köln-Mindener (u. Gießener)	214	1586	690	7356	371 659	536 161	1031
39 Leipzig-Dresdener	246	351	—	2929	170 173	674 123	—
40 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	3208	4812	—

(Fortſ.) **II. Perſonen- und Güter-Verkehr.**

(Fortſ.) A. **Im Betriebsjahre 1868 wurden befördert:**

Nr.	A. Deutſche Eiſenbahnen. II. Privatbahnen.	177 Fahrzeuge aller Art. a. Equipagen.	177 b. Eiſenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen).	177 c. Sonſtige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerſpritzen ꝛc.).	178 Thiere. a. Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.).	178 Thiere. b. Rindvieh, Schweine und ſonſtige Thiere.	179 Gewicht a. der in Kol. 178a. u. b. aufgeführten Thiere.	179 Gewicht b. der außerdem beförderten Thiere.
		Anzahl.			Stück.		Zoll-Centner.	
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	49	—	38	1003	26 835	n. notirt	—
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	176	51	—	4606	161 036	454 372	435
43	a. Magdeburg-Halberſtädter	136	—	—	6806	264 078	442 214	—
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	42	—	—	2478	74 980	140 483	—
44	Mecklenburgiſche	149	—	—	1800	67 366	117 229	—
45	Neiſſe-Brieger	20	2	204	847	9605	19 768	64
46	Niederſchleſiſche Zweigbahn .	36	—	14	264	60 483	76 807	—
47	Oſtpreußiſche Südbahn . .	67	—	—	557	26 771	49 083	—
48	a. Pfälziſche Ludwigsbahn .	65	—	—	2389	181 001	196 353	—
	b. Pfälziſche Maximiliansb.	24	—	—	350	27 820	32 425	—
	c. Neuſtadt-Dürkheimer . .	1	—	—	134	10 012	13 233	—
	d. Pfälziſche Nordbahnen .	—	—	—	8	2472	—	—
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	7	—	—	80	28 335	50 852	34
50	Rheiniſche	387	294	173	5159	71 033	412 429	—
51	Schleswigſche	145	—	—	6229	85 676	311 459	—
52	Taunus-E.	13	—	—	223	4521	22 321	—
53	a. Thüringiſche	505	408	—	6411	60 162	298 347	1081
	b. Werra-E.	93	4	in Kol. 177a	823	20 376	88 911	493
54	Tilſit-Inſterburger . . .	13	—	—	895	22 045	41 677	—
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.							
55	Ungariſche Nordbahn . .	51	—	—	200	650	11 000	—
56	Auſſig-Teplitzer	n. not.	—	—	n. not.	n. notirt	5219	—
57	Böhmiſche Nordbahn . .	50	—	7	30	347	4387	65
58	Böhmiſche Weſtbahn . .	235*	199	—	237*	40 943	103 475	—
59	Brünn-Roſſitzer	5	—	—	29	447	2396	2
60	Buſchtěhrader a. Kralup-Kladno .	1	—	—	13	706	1483	—
	Buſchtěhrader b. Prag-Weſhrbla, c. Pferde-Bahn . .	—	—	—	—	518	1316	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er . .	37	—	—	6	428	843	—
62	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	166*	59	470*	1647*	464 336	989 030	218
63	Graz-Köflacher	9	—	5	21	276	494	133
64	Kaiſer Ferdinands Nordbahn	989	1236	—	6424	1 316 255	2 754 910	—
65	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn .	8	—	—	47	2944	4779	—
66	Kaiſerin Eliſabeth a. Lokom.-Bahn .	612*	494	127*	4806	615 176	949 181	300
	Kaiſerin Eliſabeth b. Pferde-Bahn .	8	—	—	—	—	—	1
67	Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	229	4	402	384	174 426	669 616	—
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	54	204	—	3	332	1004	15
69	a. Oeſterreichiſche nördliche .	650*	—	—	3862*	302 359	596 872	5145
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	1689*	—	—	5418*	954 726	2 300 974	10 665
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	121*	—	—	1927*	112 736	274 730	4980
70	a. Südbahn, Oeſterreichiſche	1144	in Kol. 177a	in Kol. 177a	4375	740 277	—	—
	b. Tiroler	120	„ „ 177a	„ „ 177a	584	20 522	—	—
71	Süd-Norddeutſche . . .	248	—	—	343	36 479	80 211	—
72	Theiß-Bahn	588*	310	—	2271*	389 269	784 307	1408
73	Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	12	2106	11 815	—
	C. Fremdländiſche Bahnen.							
74	Niederländiſche Staats-E. .	117	50	—	n. not.	n. notirt	n. notirt	—
75	Lüttich-Maſtrichter . . .	2	—	—	—*	—*	n. notirt	—
76	Niederländiſche Rhein-E. .	168	83	—	6022	145 823	588 318	—
77	a. Warſchau-Wiener . .	505	13	353	2391	20 420	106 377	—
	b. Warſchau-Bromberger .	206	—	20	1078	11 074	48 951	—

(Forts.) II. Personen- und

B. Durchschnitts-

	A. Deutsche Eisenbahnen.	180 a. I. Klasse	180 b. II. Klasse	180 c. III. Klasse	180 d. IV. Klasse	180 e. Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs rc.) haben zurückgelegt	181 Zusammen	182 Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt
		Sämmtliche Personen in der ... haben zurückgelegt						
	I. Staatsbahnen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Personenmeilen.	Centnermeilen.
1	Badische	949 943	5 538 200	17 849 879	—	408 755	24 746 777	1 805 352
2	Bayerische	1 193 113	11 342 494	17 797 587	—	346 515	30 679 709	1 496 130
3	Braunschweigische	298 184	2 367 638	3 340 909	4279	651 449	6 662 459	1 593 481
4	Friedrich-Franz-E.	21 249	279 582	605 289	—	42 003	948 123	265 179
5	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	4 696 487	n. notirt
6	Oldenburgische	10 309	290 175	1 118 424	—	49 677	1 468 585	117 644
7	Bebra-Hanauer	5404	94 704	837 756	1495	68 321	1 007 680	65 169
8	Hannoversche	505 899	5 989 639	8 770 247	6 802 733	3 178 506	25 247 024	6 128 103
9	Main-Weser-B.	299 363	2 538 576	4 292 044	—	423 754	7 553 737	1 830 053
10	Nassauische	199 496	1 048 121	2 558 755	—	159 358	3 965 730	499 003
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	348 863	3 429 636	6 016 257	8 074 964	1 024 204	18 893 924	2 716 572
12	Preuß. Ostbahn	1 048 055	6 341 131	8 246 874	9 354 454	2 060 895	27 051 409	6 510 981
13	Saarbrücker	46 176	427 513	1 447 074	1 264 029	155 993	3 340 785	186 944
14	Westfälische	58 488	801 542	2 845 950	1 724 267	361 074	5 791 321	607 659
15	Sächsische östliche	119 564	1 772 947	5 410 341	—	244 051	7 546 903	n. notirt
16	Sächsische westliche	165 663	3 559 543	9 834 572	—	391 205	13 950 983	n. notirt
17	Württembergische	334 695	3 996 528	14 852 484	—	in Kol. 180a-c	19 183 707	1 754 117
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltung.							
18	a. Bergisch-Märkische	172 956	2 930 003	9 657 895	7 139 296	498 157	20 398 307	898 270
	b. Hessische Nordbahn	86 990	852 957	1 555 913	—	187 455	2 683 315	646 264
19	a. Oberschlesische	110 822	1 305 308	2 737 963	2 759 075	355 101	7 268 269	800 547
	b. Breslau-Posen-Glogauer	55 182	641 549	2 112 244	920 412	437 360	4 166 747	613 519
	c. Stargard-Posener	34 662	409 063	1 030 814	793 856	266 595	2 534 990	960 295
20	Rhein-Nahe-E.	96 969	483 569	1 248 317	765 971	225 937	2 820 763	209 395
21	Wilhelms-Bahn	16 099	168 030	468 675	850 516	55 150	1 558 470	123 404
22	a. Gößnitz-Geraer	1051	74 034	406 296	—	171	481 552	nicht notirt
	b. Greiz-Brunner	164	17 087	72 748	—	14	90 013	
23	a. Löbau-Zittauer	2884	106 539	511 242	—	24 676	645 341	
	b. Zittau-Reichenberger	1062	59 035	379 800	—	1687	441 584	
	b) in Privatverwaltung.							
24	Alberts-Bahn	2654	113 480	354 969	413 185	4359	888 647	—*
25	Altona-Kieler	69 318	1 226 342	4 902 600	—	193 188	6 391 448	844 814
26	Bayerische Ostbahnen	160 080	2 435 858	9 511 783	—	729 918	12 837 639	829 308
27	Berlin-Anhaltische	303 400	3 387 485	5 209 942	416 635	457 836	9 775 298	2 339 793
28	Berlin-Görlitzer	24 737	367 451	1 227 554	1 775 637	111 884	3 507 263	270 178
29	a. Berlin-Hamburger	255 040	2 575 017	3 246 729	3 915 717	504 285	10 496 788	2 244 005
	b. Hamburg-Bergedorfer	17 403	263 923	465 023	361 008	—	1 007 357	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	314 872	2 445 222	3 768 824	2 849 670	972 153	10 350 741	1 476 972
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	63 563	1 412 120	3 253 591	3 670 969	234 149	8 634 392	1 066 993
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	7786	308 239	730 382	1 056 678	175 192	2 278 277	331 100
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	30 552	555 618	1 355 522	1 647 505	185 998	3 775 195	511 249
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	34 307	713 837	2 711 446	1 824 191	264 942	5 548 723	549 115
33	Frankfurt-Hanauer	35 410	455 644	864 027	—	4979	1 360 060	146 742
34	Glückstadt-Elmshorner	1491	55 723	398 116	—	9705	465 035	42 917
35	Hessische Ludwigs-E.	337 337	2 543 412	5 407 177	—	401 257	8 689 183	636 514
36	Homburger	88 122	365 585	593 373	—	15 110	1 062 190	59 265
37	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	636 997	4 365 154	4 422 264	8 717 198	1 705 800	19 847 413	3 205 930
39	Leipzig-Dresdener	198 832	2 271 057	6 325 048	—	451 510	9 246 447	381 954
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	4336	152 144	544 505	—	—	700 985	—

Güter=Verkehr.

183					184	185			
Verhältnisse.									
a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt	b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt	c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) haben zurückgelegt	d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt	e. Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt	Zusammen	Außerdem haben zurückgelegt a. Betriebsdienst- und Baugüter	b. Fahrzeuge (Kol. 177)	c. Thiere (Kol. 178 ꝛc.)	
Meilen.		Meilen.		Meilen.	Centnermeilen.	Centnermeilen.			
5 436 136	—	69 775 626	260 307 203	in Kol. 183d	335 518 965	28 102 857	52 717	9 541 803	1
—	—	—	—	—	879 926 766	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	2
3 182 792	—	38 916 534	283 369 581	in Kol. 183d	325 468 907	14 767 137	4 005 276	3 861 366	3
124 760	—	2 795 011	5 975 642	205 306	9 100 719	610 384	6935	555 768	4
—	—	—	—	—	38 452 137	—	—	—	5
161 791	2531	661 826	7 183 318	2 202 317	10 211 783	463 042	11 608	552 972	6
78 410	3264	529 552	4 856 180	in Kol. 183d	5 467 406	1 954 766	1739	88 040	7
9 464 203	128 323	82 798 986	403 737 079	245 025 383	741 153 974	26 631 026	331 520	9 544 479	8
3 272 838	—*	22 975 973	105 327 506	25 784 346	157 360 663	1 532 558	2 402 130	2 203 520	9
412 664	6518	5 665 839	76 207 927	11 894 115	94 187 063	569 318	8274	317 664	10
4 863 687	112 586	62 344 983	356 771 176	604 894 586	1 028 987 018	38 582 481 } 9421	7 368 727	4 745 542	11
7 608 967	289 963	59 869 091	426 362 874	11 874 435	506 005 330	58 607 834	377 587	35 342 132	12
296 108	18 005	2 084 402	81 474 356	137 260 348	221 133 219	6 222 958	109 425	1 178 421	13
2 226 733	50 226	15 431 688	153 975 039	135 614 120	307 297 806	10 748 551	1 154 050	3 330 929	14
2 121 359	—	25 274 868	222 211 040	in Kol. 183d	249 607 267	499 202	nicht notirt	nicht notirt	15
5 727 774	—	44 575 223	472 933 087	" " 183d	523 236 084	7 343 195	nicht notirt	nicht notirt	16
—	—	—	—	—	375 893 532	—	—	—	17
5 232 102	800 260	25 242 386	404 818 771	460 910 019	897 003 538	25 506 699	821*	7 130 396	18 a
1 455 745	57 453	14 324 760	129 129 997	in Kol. 183d	144 967 955	875 675	40 533	655 897	- b
803 354	—	11 264 319	321 002 482	634 966 479	968 036 634	41 941 378*	48 460	1 263 258	19 a
524 123	—	6 146 807	146 108 601	93 499 780	246 279 311	12 041 791*	55 320	1 620 915	- b
412 276	—	5 388 278	143 322 919	30 401 566	179 525 039	4 552 198*	28 754	1 982 084	- c
646 008	59 002	3 193 469	65 921 338	34 684 628	104 504 445	4 941 531	64 209	2 159 970	20
129 719	30 755	2 732 076	68 283 717	60 968 645	132 144 912	7 413 211	6038	255 689	21
96 608	—	941 350	8 986 778	in Kol. 183d	10 024 736	12 427	nicht notirt	nicht notirt	22 a
18 147	—	108 759	749 743	" " 183d	876 649	—	nicht notirt	nicht notirt	- b
147 249	—	1 689 146	18 347 254	" " 183d	20 183 649	9549	nicht notirt	nicht notirt	23 a
73 701	—	1 222 714	12 150 810	" " 183d	13 447 225	—	nicht notirt	nicht notirt	- b
17 597	—	220 046	1 527 428	7 842 335	9 607 406	74 932	nicht notirt	nicht notirt	24
1 603 549*	—	16 713 609*	38 020 304	in Kol. 183d	56 337 462	2 173 673	109 074	5 411 091	25
—	—	—	—	—	569 984 935	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	26
4 250 988	262 181	44 938 606	114 499 834	53 127 775	217 079 384	6 938 857	2 589 551	5 939 573	27
505 691	87 159	4 863 923	34 556 468	11 655 930	51 669 171	102 623	3962	636 366	28
5 023 359	—	124 631 373	130 286 109	2 724 476	262 665 317	7 888 735	15 589*	10 005 638	29 a
376 723	—	7 739 542	9 259 425	162 516	17 538 206	—	—	—	- b
3 658 254	—	88 801 608	63 394 480	10 597 037	166 451 379	—	30 840	4 505 626	30
1 142 175	181 653	8 385 836	93 383 387	1 239 039	104 332 090	1 027 172	81 215	6 136 406	31 a
194 684	66 849	1 687 055	21 512 581	1 363 350	24 824 519	596 046	18 405	1 645 205	- b
433 574	74 218	2 130 352	20 970 360	1 657 881	25 266 385	1 027 172	58 145	1 915 069	- c
377 614	—	3 491 146	53 258 066	107 971 542	165 098 368	4 368 749	12 313	574 254	32
279 103	72 915	2 233 987	18 393 008	in Kol. 183d	20 979 013	—	—	154 800	33
53 927	—	570 344	2 402 418	582 785	3 609 474	118 189	3786	222 709	34
2 614 490	—	11 892 554	145 036 610	in Kol. 183d	159 543 654	—	nicht notirt	nicht notirt	35
28 286	5982	in Kol. 183d	919 443	" " 183d	953 711	46 409	289	7486	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
6 620 806	252 384	42 039 204	410 787 669	741 376 138	1 201 076 201	30 834 917	157 259*	8 135 937	38
3 178 955	955 117	28 629 665	168 889 759	41 562 436	243 215 932	—	327 612	5 397 497	39
—	—	—	—	61 715	61 715	3200	—	3850	40

	A. Deutsche Eisenbahnen.	180 a. I. Klasse	b. II. Klasse	c. III. Klasse	d. IV. Klasse	e. Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt	181 Zusammen	182 Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt
		Sämmtliche Personen in der … haben zurückgelegt				(Fortf.) II. Personen= und B. Durchschnitts=		
	II. Privatbahnen.	Meilen.		Meilen.		Meilen.	Personenmeilen.	Centnermeilen.
41	Lübeck=Büchener (u. Hamb.)	23 620	439 178	1 361 290	—	nicht notirt	1 824 088	nicht notirt
42	Magdeb.=Cöth.=Halle=Leipz.	62 366	1 113 906	3 418 969	1 075 584	316 043	5 986 868	845 267
43	a. Magdeburg=Halberstädter	97 830	1 031 528	2 516 501	1 391 990	373 190	5 411 039	711 694
	b. Magdeb.=Wittenbergesche.	11 131	253 058	733 946	623 034	186 520	1 807 689	253 169
44	Mecklenburgische	43 017	715 245	1 436 148	—	148 396	2 342 806	639 085
45	Neisse=Brieger	6076	81 361	220 809	349 443	115 436	773 125	61 652
46	Niederschlesische Zweigbahn .	7014	111 695	299 155	452 622	62 877	933 363	104 487
47	Ostpreußische Südbahn . .	7243	195 096	657 394	792 995	76 676	1 729 404	139 000
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	41 255	1 005 564	3 555 939	—	nicht notirt	4 602 758	332 671
	b. Pfälzische Maximiliansb..	13 775	246 683	993 795	—	nicht notirt	1 254 253	90 029
	c. Neustadt=Dürkheimer . .	1331	62 368	267 378	—	nicht notirt	331 077	10 179
	d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	—	—	—	—	—
49	Rechte Oder=Ufer=E. . .	6040	52 169	169 790	344 563	16 139	588 701	43 629
50	Rheinische	2 360 834	6 835 334	9 767 288	517 278	665 620	20 146 354	1 477 360
51	Schleswigsche.	18 379	322 316	1 794 672	—	77 400	2 212 767	399 376
52	Taunus=E.	145 312	953 496	1 694 311	—	in Kol. 180a–c	2 793 119	236 275
53	a. Thüringische	225 360	3 099 891	5 814 874	—	450 688	9 590 813	1 911 293
	b. Werra=E.	17 369	419 479	1 430 524	—	109 610	1 976 982	296 299
54	Tilsit=Insterburger . . .	2044	54 576	125 617	281 731	15 648	479 616	49 761
	B. Oesterreichische Bahnen.							
55	Ungarische Nordbahn . .	25 134	243 240	416 052	—	61 313	745 739	78 750
56	Aussig=Teplitzer	—	—	—	—	—	404 778	—
57	Böhmische Nordbahn . .	3476	19 266	133 087	168 773	1196	325 798	18 814
58	Böhmische Westbahn . .	71 650	429 315	1 634 280	—	156 504	2 291 749	374 976
59	Brünn=Rossitzer	647	19 902	124 339	—	9208	154 096	6539
60	Buschtěhrader a. Kralup=Kladno .	478	10 179	64 103	20 903	—	95 663	6455
	Buschtěhrader b. Prag=Wejhybka . c. Pferde=Bahn .	1637	32 622	188 906	172 215	—	395 380	20 169
61	Fünfkirchen=Barcs'er. . .	2769	48 552	105 123	—	25 360	181 804	16 866
62	Galizische Carl=Ludwig=B. .	127 664	913 677	2 652 051	—	508 609	4 202 001	550 876
63	Graz=Köflacher	874	23 601	290 747	—	9892	325 114	7968
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	717 802	4 415 737	10 935 613	—	4 046 614	20 115 766	4 836 980
65	Kaiser Franz=Josef=Bahn .	5447	37 527	152 659	220 841	29 671	446 145	45 703
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.=Bahn .	655 864	3 090 501	4 188 167	—	3 331 296	11 265 828	2 792 713
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde=Bahn .	—	21 657	108 566	—	24 942	155 165	22 434
67	Lemberg=Czernow.=Jassy=E.	—	—	—	—	—	2 053 966	848 179
68	Mohacs=Fünfkirchener . .	3760	76 457	154 832	—	34 710	269 759	35 641
69	a. Oesterreichische nördliche .	390 983	2 362 378	6 215 361	—	4 872 496	13 841 218	3 319 092
	b. Oesterreichische südöstliche	800 867	4 402 266	5 859 415	—	3 230 468	14 293 016	2 800 090
	c. Wien=Neu=Szönyer . .	25 266	341 842	924 683	—	504 275	1 796 066	187 772
70	a. Südbahn, Oesterreichische	1 428 191	5 832 228	17 503 256	—	4 012 960	28 776 635	—
	b. Tiroler	226 451	913 369	2 348 743	—	340 667	3 829 230	—
71	Süd=Norddeutsche . .	17 926	191 494	814 267	880 097	105 705	2 009 489	179 979
72	Theiß=Bahn	160 994	1 533 484	2 870 361	in Kol. 180c	1 603 680	6 168 519	1 054 366
73	Turnau=Kralup=Prager . .	16 790	115 683	504 251	440 609	23 268	1 100 601	81 466
	C. Fremdländische Bahnen.							
74	Niederländische Staats=E. .	415 271	2 044 796	6 982 041	—	in Kol. 180a–c	9 442 108	646 341
75	Lüttich=Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	847 761	—
76	Niederländische Rhein=E. .	790 200	1 877 098	2 786 902	—	3 448 130	8 902 330	821 132
77	a. Warschau=Wiener. . .	213 593	1 385 212	3 063 749	3 093 189	573 454	8 329 197	—
	b. Warschau=Bromberger .	56 466	374 545	663 244	726 957	87 955	1 909 167	—

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

183 a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt (Meilen)	183 b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt (Meilen)	183 c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) haben zurückgelegt (Meilen)	183 d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt (Meilen)	183 e. Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt (Meilen)	184 Zusammen (Centnermeilen)	185 Außerdem haben zurückgelegt a. Betriebsdienst- und Baugüter (Centnermeilen)	185 b. Fahrzeuge (Kol. 177) (Centnermeilen)	185 c. Thiere (Kol. 178 rc.) (Centnermeilen)	
397 943	—	8 123 217	20 453 085	in Kol. 183d	28 974 245	nicht notirt	—	—	41
3 617 350	156 991	26 581 102	119 120 104	35 902 164	185 377 711	—	22 939	4 243 783	42
2 382 786	—	in Kol. 183d	88 826 302	32 967 401	124 176 489	—	12 726	2 370 414	43 a
1 294 811	—	„ „ 183d	37 145 488	3 375 471	41 815 770	—	5040	1 526 589	- b
486 255	—	7 586 023	15 242 887	in Kol. 183d	23 315 165	852 748	—	1 126 190	44
58 717	—	434 401	5 647 554	7 155 340	13 296 012	277 526	27 572	91 601	45
240 880	7320	1 973 814	14 665 413	2 194 089	19 081 516	243 649	9077	454 044	46
62 303	50 210	1 838 335	16 482 742	1 487 626	19 921 216	3 308 758	10 227	459 917	47
1 117 804	—	4 208 665	97 010 912	144 373 473	246 710 854	—	nicht notirt	nicht notirt	48 a
230 512	—	907 671	23 499 651	44 103 638	68 741 472	—	nicht notirt	nicht notirt	- b
23 554	—	23 432	849 154	527 812	1 423 952	—	nicht notirt	nicht notirt	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	- d
79 363	4303	286 998	23 617 923	9 622 691	33 611 278	1 279 504	331	505 058	49
4 658 786	1 624 499	27 539 390	194 467 879	227 116 450	455 407 004	19 159 389	116 160	3 240 796	50
427 251*	—	5 547 212*	10 859 208	825 785	17 659 456	—	26 265	4 372 134	51
243 486	—	2 503 362	9 950 088	in Kol. 183d	12 696 936	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	52
4 457 312	159 133	35 349 161	195 452 442	„ „ 183d	235 418 048	5 416 536	1 597 379	3 105 197	53 a
793 472	—	8 894 397	37 305 406	„ „ 183d	46 993 275	—	in Kol. 183a u. c	894 020	- b
30 775	18 067	257 110	4 583 539*	524 702	5 414 193	1 282 428	1788	256 029	54
76 000	—	5 747 500	26 037 000	31 280 000	63 140 500	—	500	10 200	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	56
18 568	—	1 496 732	in Kol. 183c	861 847	2 377 147	1 220 298	294	2097	57
267 328	—	68 650 960	„ „ 183c	65 533 921	134 452 209	3 631 832	in Kol. 183c	in Kol. 183c	58
—	—	1 450 995	499 243	9 195 216	11 145 454	1 234 525	432	6638	59
2846	—	643 009	311 876	39 974 452	40 932 183	550 543	in Kol. 183c	in Kol. 183c	60 a
2488	—	519 509	714 561	12 771 666	14 008 224	347 002	„ „ 183c	„ „ 183c	- b
26 346	—	3 128 214	3 331 824	1 324 810	7 811 034	7 736 462	1837	6407	61
625 939	—	26 625 023	173 350 824	1 920 191	202 521 977	nicht notirt	in Kol. 183d	in Kol. 183d	62
6594	—	557 269	3 002 035	19 638 345	23 204 243	331 287	„ „ 183c	„ „ 183c	63
5 974 933	—	119 049 858	715 089 526	485 068 047	1 325 182 364	60 252 866	„ „ 183d	„ „ 183d	64
14 205	—	1 150 133	3 508 031	1 323 430	5 993 829	373 584	—*	—*	65
5 727 549	—	27 229 442	624 883 487	30 863 652	688 704 130	44 684 276	3 422 419	21 817 418	66 a
15 391	—	9 956 908	2 456 361	1125	12 429 785	953 767	4369	4	- b
—	—	—	—	—	62 736 285	3 892 642	11 113	2 971 889	67
16 162	—	1 560 410	2 301 692	35 350 194	39 228 458	281 290	142 164	4219	68
4 305 270	—	in Kol. 183d	636 332 423	145 203 649	785 841 342	42 219 895	495 520	16 577 139	69 a
3 916 966	—	„ „ 183d	996 111 064	52 335 679	1 052 363 709	127 508 820	1 273 673	72 447 883	- b
847 803	—	„ „ 183d	100 517 092	2 019 823	103 384 718	2 138 378	77 403	3 662 218	- c
13 571 531	—	70 637 222	1 653 286 670	in Kol. 183d	1 737 495 423	—	—	—	70 a
864 373	—	10 869 235	61 847 760	„ „ 183d	73 581 368	—	—	—	- b
323 035	—	9 475 167	40 097 286	23 555 704	73 451 192	nicht notirt	in Kol. 183d	in Kol. 183d	71
874 987	—	71 321 036	176 425 720	2 502 523	251 124 266	7 600 013	19 410	14 180 788	72
82 992	—	in Kol. 183e	in Kol. 183e	33 573 776	33 656 768	189 055	—	—	73
2 124 557	—	4 331 523	73 713 120	in Kol. 183d	80 169 200	—	nicht notirt	nicht notirt	74
—	—	—	—	—	4 373 408	—	—	—	75
4 314 870	—	6 954 996	49 788 782	71 871 428	132 930 076	21 819 216	333 632	4 993 247	76
514 399	—	7 642 716	101 953 445	265 039 028	375 149 588	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	77 a
125 022	—	2 930 332	24 435 774	11 894 136	39 385 264	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.	186					187	188						189
	(Fortſ.) II. Perſonen= und												
	(Fortſ.) B. Durchſchnitts=												
	Durchſchnittlich haben durchfahren:												
	a.	b.	c.	d.	e.		a.	b.	c.	d.	e.	f.	
	jede Perſon in der I. Klaſſe	jede Perſon in der II. Klaſſe	jede Perſon in der III. Klaſſe	jede Perſon in der IV. Klaſſe	jeder Militair ꝛc.	jede Perſon (ohne Unterſchied der Klaſſe)	jeder Zoll=Centner Eilgut	jeder Zoll=Centner Poſtgut	jeder Zoll=Centner Frachtgut d. Normalklaſſe (und ſperr. Gut)	jeder Zoll=Centner Frachtgut d. ermäßigten Klaſſe (ercl. Kohlen)	jeder Zoll=Centner Kohlen und Coaks	jeder Zoll=Centner Betriebsdienſt und Baugut	jeder Z.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt
I. Staatsbahnen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.
1 Badiſche	9,53	5,55	2,73	—	11,58	3,23	10,91	—	12,09	11,04	in Kol. 188d	12,43	10,54
2 Bayeriſche	12,72	6,85	3,39	—	10,15	4,26	—	—	—	—	—	—	17,0
3 Braunſchweigiſche	4,80	5,02	4,80	0,29	9,36	5,07	10,65	—	10,65	9,78	in Kol. 188d	2,74	9,96
4 Friedrich=Franz=E.	6,29	6,03	4,72	—	7,44	5,16	7,46	—	8,65	6,99	2,61	8,14	7,15
5 Main=Neckar=E.	—	—	—	—	—	3,64	—	—	—	—	—	—	7,42
6 Oldenburgiſche	4,37	4,10	3,18	—	4,73	3,97	5,88	5,37	4,91	6,11	7,91	2,93	6,32
7 Bebra=Hanauer	3,66	3,60	3,09	3,18	4,13	3,18	4,21	3,96	4,48	4,65	in Kol. 188d	5,24	4,63
8 Hannoverſche	10,81	8,62	5,11	4,22	12,39	5,84	14,63	12,44	15,62	13,32	12,22	12,62	13,12
9 Main=Weſer=B.	17,64	14,0	5,22	—	11,67	7,15	17,86	—	18,95	13,50	7,45	1,91	12,47
10 Naſſauiſche	5,19	3,56	2,45	—	4,48	2,81	6,62	6,74	7,30	8,21	5,62	3,11	7,69
11 Niederſchl.=Märk. u. Schl. Gb.	23,02	14,72	6,91	5,32	12,94	6,96	20,25	14,83	22,85	21,97	27,45	13,15	25,72
12 Preuß. Oſtbahn	47,75	17,81	7,77	8,82	16,16	10,29	34,62	21,17	34,15	25,98	5,63	27,02	24,67
13 Saarbrücker	4,42	3,12	2,09	2,41	5,43	2,34	4,06	7,06	5,43	6,03	2,85	4,08	3,57
14 Weſtfäliſche	6,45	6,29	4,04	4,87	7,37	4,65	11,30	6,50	12,40	9,58	10,0	2,44	9,88
15 Sächſiſche öſtliche	6,97	4,80	3,46	—	5,38	3,78	9,78	—	9,11	7,09	in Kol. 188d	0,57	7,30
16 Sächſiſche weſtliche	12,89	6,44	3,67	—	7,60	4,22	11,96	—	13,80	9,64	„ „ 188d	1,80	9,92
17 Württembergiſche	3,25	3,25	3,25	—	—	3,35	—	—	—	—	—	—	12,60
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltung.													
18 a. Bergiſch=Märkiſche	3,82	3,06	2,35	2,40	3,68	2,59	8,19	3,93	9,34	7,02	5,76	3,63	6,35
b. Heſſiſche Nordbahn	9,50	7,91	4,70	—	6,80	5,64	9,50	6,64	10,99	11,72	in Kol. 188d	7,23	11,50
19 a. Oberſchleſiſche	10,31	7,22	5,01	4,63	8,09	5,28	12,38	—	15,78	13,21	15,99	10,14	14,55
b. Breslau=Poſen=Glogauer	9,66	9,34	6,84	5,85	10,51	7,16	12,42	—	15,11	15,68	18,48	9,12	16,76
c. Stargard=Poſener	8,52	8,94	7,10	6,39	9,46	7,29	11,68	—	12,11	16,87	14,09	5,75	16,12
20 Rhein=Nahe=E.	5,80	4,06	2,85	2,95	10,66	3,20	9,05	6,20	11,19	10,23	13,25	4,72	10,63
21 Wilhelms=Bahn	5,33	4,44	3,21	2,97	4,43	3,21	6,23	6,64	5,53	7,11	8,28	4,69	7,46
22 a. Gößnitz=Geraer	3,95	2,98	2,31	—	3,56	2,99	3,71	—	4,12	3,99	in Kol. 188d	3,19	4,0
b. Greiz=Brunner	1,59	1,47	1,39	—	1,56	1,40	1,56	—	1,59	1,48	„ „ 188d	—	1,49
23 a. Löbau=Zittauer	3,97	3,24	2,45	—	3,66	2,61	3,50	—	3,96	4,04	„ „ 188d	0,32	4,02
b. Zittau=Reichenberger	3,40	2,66	2,16	—	2,48	2,22	3,42	—	3,47	3,36	„ „ 188d	—	3,27
b) in Privatverwaltung.													
24 Alberts=Bahn	1,94	1,68	1,52	1,23	1,99	1,29	1,88	—	1,98	1,49	1,09	1,99	1,18
25 Altona=Kieler	8,69	3,86	3,21	—	10,61	3,42	9,50*	—	9,59*	7,75	in Kol. 188d	7,62	8,23
26 Bayeriſche Oſtbahnen	15,18	10,40	4,80	—	10,36	5,64	—	—	—	—	—	—	24,49
27 Berlin=Anhaltiſche	18,29	12,77	6,42	5,56	9,85	8,05	17,62	12,89	18,23	13,96	8,03	10,34	12,37
28 Berlin=Görlitzer	12,78	10,37	6,48	6,40	9,56	6,82	11,76	14,10	16,38	16,14	14,20	14,20	15,62
29 a. Berlin=Hamburger	15,25	9,74	4,99	6,82	14,49	6,81	18,98	—	22,49	20,19	4,95	12,83	20,51
b. Hamburg=Bergedorfer	—	—	—	—	—	2,09	—	—	—	—	—	—	2,09
30 Berlin=Potsdam=Magdebrg.	8,24	8,95	5,45	5,12	14,10	6,23	14,04	—	17,41	16,84	6,32	—	15,47
31 Berlin=Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	10,32	9,48	6,50	6,43	7,62	6,87	11,20	9,39	11,76	7,62	4,61	1,67	7,83
Berlin=Stettiner b. Hinterpommer.	11,89	9,40	6,90	5,47	13,29	6,60	11,74	10,63	13,52	8,94	12,78	2,40	9,72
Berlin=Stettiner c. Vorpommerſche	10,17	8,54	5,99	4,94	9,90	5,84	11,49	8,39	12,01	8,48	7,55	1,54	8,66
32 Breslau=Schweidnitz=Freib.	6,99	6,26	4,56	4,71	6,57	4,96	8,55	—	7,52	6,88	8,05	4,80	7,62
33 Frankfurt=Hanauer	4,30	3,07	2,21	—	2,80	2,47	4,22	2,76	4,86	5,15	in Kol. 188d	—	5,08
34 Glückſtadt=Elmshorner	3,91	3,06	2,63	—	3,06	2,68	3,04	—	3,56	3,54	2,20	1,73	3,22
35 Heſſiſche Ludwigs=E.	7,05	4,99	3,11	—	5,29	3,58	7,60	—	8,40	8,12	in Kol. 188d	—	8,12
36 Homburger	2,36	2,18	1,64	—	2,37	1,86	2,35	2,41	in Kol. 188d	2,38	„ „ 188d	2,41	2,29
37 Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Köln=Mindener (u. Gießener)	14,15	8,37	4,31	3,31	14,22	4,57	14,98	9,95	16,67	8,99	8,89	11,47	9,14
39 Leipzig=Dresdener	7,97	6,67	4,67	—	8,64	5,21	9,94	8,76	9,02	10,46	7,32	—	9,56
40 Ludwigs=E. (Nürnb.=Fürth.)	0,80	0,74	0,80	—	—	0,79	—	—	—	—	0,50	0,50	0,50

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

190 a. Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich beim Personen-Verkehre (Personenmeilen.)	190 b. beim Güter-Verkehre (Centnermeilen.)	191 a. Uebersichtliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der Personen-Frequenz (d. einz. Bahn geg. einand.)	191 b. Güter-Frequenz	192 a. Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile: für jede Person in der I. Klasse (Sgr.)	192 b. II. Klasse	192 c. III. Klasse (Sgr.)	192 d. IV. Klasse	192 e. für jeden Militair etc. (Sgr.)	193 für jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	194 a. für jeden Zoll-Centner Eilgut (Pfge.)	194 b. Postgut	194 c. Frachtgut d. Normal-Klasse (und sperr. Gut) (Pfge.)	194 d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	194 e. Kohlen und Coake (Pfge.)	195 für jeden Z.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt	
236 902	3 211 937	23,7	321	6,90	4,15	2,09	—	1,63	2,72	11,49	—	in Kol. 194d	3,12	in Kol. 194d	3,33	1
136 782	3 923 165	13,7	392	6,45	3,92	2,57	—	—	3,24	—	—	—	—	—	3,55	2
182 533	8 916 956	18,3	892	l. K. 192c	l. K. 192c	3,51	l. K. 192c	2,74	3,43	10,22	—	4,22	1,96	in Kol. 194d	2,21	3
61 407	589 425	6,1	59	6,38	4,57	3,37	—	1,83	3,72	10,41	—	4,58	2,80	2,20	3,45	4
403 825	3 306 288	40,4	331	—	—	—	—	—	2,92	—	—	—	—	—	3,76	5
114 376	795 310	11,4	80	5,23	3,22	2,33	—	1,23	2,44	11,70	11,95	7,21	2,55	1,21	2,71	6
73 073	396 476	7,3	40	6,02	4,07	2,61	1,70	1,13	2,66	12,63	11,76	6,16	2,91	in Kol. 194d	3,37	7
238 675	7 006 560	23,9	701	7,56	4,26	2,33	1,30	1,35	2,80	8,67	5,33	4,08	2,33	1,05	2,21	8
285 801	5 953 866	28,6	595	7,10	4,53	2,47	—	1,28	3,28	9,82	—	5,09	2,75	1,40	3,01	9
158 123	3 755 465	15,8	376	5,60	3,28	2,12	—	1,08	2,56	10,43	13,07	4,44	1,64	1,49	1,67	10
261 544	14 244 006	26,2	1424	6,40	4,38	2,62	1,30	1,07	2,30	9,21	10,67	4,90	2,16	1,08	1,76	11
222 810	4 155 077	22,3	416	6,45	4,70	2,76	1,56	1,17	2,54	9,67	10,76	5,61	2,16	1,76	2,66	12
173 547	11 311 162	17,4	1131	6,0	3,92	2,62	1,43	1,06	2,34	12,16	11,04	5,72	2,01	2,15	2,10	13
111 672	5 925 526	11,2	593	6,03	4,13	2,75	1,56	1,10	2,31	10,0	12,0	5,0	2,40	1,40	2,30	14
274 333	9 073 328	27,4	907	4,76	3,52	2,50	—	1,35	2,74	11,36	—	5,89	2,64	in Kol. 194d	3,05	15
198 336	7 438 671	19,8	744	6,61	3,91	2,49	—	1,45	2,87	12,05	—	5,80	2,35	" " 194d	2,75	16
217 972	4 271 032	21,8	427	5,49	3,56	2,32	—	—	2,63	—	—	—	—	—	3,06	17
263 510*	11 253 338	26,4	1125	5,42	3,20	2,58	1,76	1,48	2,47	10,83	11,52	5,29	2,39	1,98	2,28	18 a
135 384	7 314 226	13,5	731	6,76	4,66	2,76	—	1,11	3,39	11,48	12,12	5,19	1,96	in Kol. 194d	2,26	- b
231 400*	28 564 079	23,1	2856	6,23	4,66	2,75	1,58	1,06	2,66	11,45	—	6,05	2,21	1,48	1,79	19 a
149 882	8 858 966	15,0	886	5,98	4,33	2,72	1,57	1,12	2,59	9,62	—	5,23	2,15	1,15	1,67	- b
112 168	7 943 586	11,2	794	6,01	4,52	2,58	1,37	1,14	2,59	10,32	—	5,46	2,02	1,01	2,02	- c
176 298	6 531 528	17,6	653	6,29	4,18	2,50	1,42	1,01	2,42	10,57	11,09	4,89	1,92	1,25	1,67	20
69 415	5 341 346	6,9	534	6,31	4,53	2,60	1,39	1,46	2,35	13,47	15,48	7,20	2,33	2,12	2,39	21
104 232	2 169 856	10,4	217	5,88	3,38	2,32	—	1,05	2,49	12,54	—	7,32	2,93	in Kol. 194d	3,46	22 a
66 186	644 595	6,6	64	6,39	3,72	2,75	—	1,39	2,35	22,87	—	11,21	4,83		5,36	- b
143 091	4 475 310	14,3	448	4,84	3,61	2,61	—	1,26	2,74	14,79	—	6,06	2,06		2,50	23 a
124 390	3 787 951	12,4	379	7,26	4,21	2,68	—	1,30	2,69	15,41	—	7,24	2,86		3,22	- b
493 693*	1 887 506	49,4	189	5,20	3,71	2,69	1,54	2,36	2,29	25,35	—	11,30	6,56	6,93	6,92	24
194 861	1 717 606	19,5	172	5,68	4,07	2,61	—	1,52	2,99	10,56*	—	4,43*	2,92	in Kol. 194d	4,39	25
157 711	7 002 272	15,9	700	5,73	3,50	1,30	—	1,14	2,38	—	—	—	—	—	2,23	26
198 915	4 417 300	19,9	442	6,29	4,58	3,03	1,68	1,70	3,55	12,37	13,42	5,46	2,99	1,70	3,36	27
127 075	1 872 071	12,7	187	5,83	4,22	2,77	1,53	1,33	2,34	10,79	9,29	5,32	2,56	1,13	2,39	28
264 270	6 612 923	26,4	661	6,69	4,20	3,03	1,65	2,0	3,01	9,37	—	3,53	2,31	1,55	3,12	29 a
441 999	6 391 486	44,2	639	—	—	—	—	—	2,84	—	—	—	—	—	2,65	- b
529 721	8 518 494	53,0	852	7,0	4,83	2,67	1,51	1,91	2,95	10,02	—	4,26	2,33	1,66	3,22	30
290 818	3 514 048	29,1	351	7,01	4,66	2,62	1,69	1,74	2,60	12,34	13,02	6,29	2,37	3,30	3,41	31 a
99 925	1 088 794	10,0	109	6,73	4,82	2,97	1,70	1,71	2,53	12,46	13,01	6,47	2,61	3,02	3,07	- b
123 899	829 222	12,4	83	6,21	4,40	2,70	1,59	1,60	2,44	9,56	13,01	5,85	2,82	7,46	3,26	- c
242 355	7 211 110	24,2	721	6,20	3,67	2,47	1,65	1,52	2,32	11,33	—	6,52	2,49	1,23	2,23	32
249 095	3 842 310	24,9	384	6,13	3,92	2,59	—	2,30	3,02	10,19	10,20	6,31	2,66	in Kol. 194d	3,20	33
103 341	802 105	10,3	80	6,33	4,17	2,75	—	1,67	2,92	14,55	—	6,62	2,49	2,60	3,24	34
306 388	5 625 657	30,6	563	6,06	3,20	1,35	—	1,62	2,46	9,50	—	5,12	2,35	in Kol. 194d	2,70	35
440 743	395 730	44,1	40	7,17	4,25	2,56	—	1,66	3,50	16,40	7,10	8,20	in Kol. 194d	3,10	4,93	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
282 244	17 080 151	28,2	1708	6,44	4,40	2,81	1,58	1,52	2,64	9,63	12,0	4,83	2,22	1,50	1,93	38
392 787	10 332 028	39,3	1033	5,95	4,02	2,47	—	1,70	2,62	10,81	4,70	5,43	2,44	1,59	2,76	39
876 231	77 144	87,6	7,7	3,43*	2,45*	1,71*	—	—	1,89*	—	—	—	—	5,14*	5,14*	40

(Forts.) **II. Personen- und**

(Forts.) B. **Durchschnitts-**

A. Deutsche Eisenbahnen.		186 a. jede Person in der I. Klasse (Meilen)	186 b. II. Klasse	186 c. III. Klasse (Meilen)	186 d. IV. Klasse	187 e. jeder Militair rc.	187 jede Person (ohne Unterschied der Klasse) (Meilen)	188 a. jeder Zoll-Centner Eilgut	188 b. Postgut (Meilen)	188 c. Frachtgut d. Normal-Klasse (und sperr. Gut)	188 d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) (Meilen)	188 e. Kohlen und Coaks	188 f. Betriebsdienst- und Baugut (Meilen)	189 jeder Z.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt (Meilen)
	Durchschnittlich haben durchfahren:													
	II. Privatbahnen.													
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	5,45	5,05	4,02	—	—	4,25	6,02	—	7,07	7,10	in Kol. 188d	—	7,09
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	10,44	7,51	4,65	2,97	7,68	4,66	10,47	8,60	11,10	8,65	3,36	—	6,79
43	a. Magdeburg-Halberstädter	6,45	4,70	3,70	2,65	4,84	3,57	5,56	—	in Kol. 188d	5,05	4,43	—	4,90
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	9,65	8,32	5,0	4,66	8,25	5,34	9,60	—	„ „ 188d	10,87	3,26	—	9,11
44	Mecklenburgische	7,2	6,45	5,34	—	6,61	5,89	8,25	—	9,46	6,94	in Kol. 188d	4,97	7,61
45	Neisse-Brieger	4,50	4,64	4,40	3,66	4,73	3,56	5,64	—	5,88	5,15	5,19	5,68	5,36
46	Niederschlesische Zweigbahn .	6,45	5,94	4,44	4,64	7,65	4,82	6,99	6,45	6,67	6,85	3,06	5,08	5,99
47	Ostpreußische Südbahn . .	6,57	5,66	4,32	4,02	7,13	4,37	7,09	7,51	7,68	7,11	7,87	12,68	7,23
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	4,44	3,44	2,55	—	—	2,57	5,89	—	6,54	6,49	9,06	—	7,73
	b. Pfälzische Maximiliansb. .	4,51	2,97	2,45	—	—	2,56	4,49	—	5,76	5,56	5,20	—	5,54
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	1,67	1,60	1,68	—	—	1,66	1,42	—	1,64	1,33	1,56	—	1,49
	d. Pfälzische Nordbahnen .	3,75	1,64	1,56	—	—	1,60	6,21	—	2,26	2,50	2,19	—	2,63
49	Rechte Oder-Ufer-E. . . .	5,89	5,67	4,41	3,91	5,63	4,16	9,30	6,60	8,31	8,06	6,20	8,0	7,43
50	Rheinische	6,85	5,07	3,65	2,66	7,46	4,12	9,72	8,40	11,48	7,94	9,88	8,66	8,39
51	Schleswigsche	9,91	7,09	4,81	—	7,56	5,16	9,81*	—	9,81*	8,26	8,86	—	8,76
52	Taunus-E.	3,69	2,73	2,0	—	—	2,27	3,62	—	4,98	3,66	in Kol. 188d	—	3,69
53	a. Thüringische	16,66	8,17	4,64	—	9,16	5,26	12,66	10,52	14,04	12,08	„ „ 188d	13,16	12,35
	b. Werra-E.	8,13	5,56	3,55	—	9,25	4,02	9,89	—	12,23	10,65	„ „ 188d	—	10,93
54	Tilsit-Insterburger . . .	6,45	6,33	5,60	4,60	6,74	5,06	6,78	6,66	6,24	5,86	6,91	3,34	6,36
	B. Oesterreichische Bahnen.													
55	Ungarische Nordbahn . .	6,0	7,50	7,0	—	7,50	7,15	9,50	—	9,50	11,0	16,0	—	12,80
56	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	2,601	—	—	—	—	—	—	—
57	Böhmische Nordbahn . .	5,59	4,50	3,98	3,52	5,20	3,76	5,34	—	5,44	in Kol. 188c	6,0	5,66	5,63
58	Böhmische Westbahn . . .	13,61	11,49	6,47	—	12,80	7,45	16,69	—	12,18	—	10,17	6,04	11,11
59	Brünn-Rossitzer	2,59	2,81	2,92	—	2,77	2,84	—	—	3,10	3,10	3,10	0,75	3,10
60	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno .	2,25	1,76	1,77	1,61	—	1,72	3,19	—	2,62	2,06	3,13	2,44	3,38
	Buschtěhrader b. Prag-Wejhybka . c. Pferde-Bahn .	3,19	3,63	3,22	3,17	—	3,16	4,15	—	4,06	4,16	5,10	2,07	4,99
61	Fünfkirchen-Barcs'er . . .	2,66	2,58	3,02	—	3,44	2,94	5,49	—	7,06	5,91	8,46	2,60	6,70
62	Galizische Carl-Ludwigs-B.	15,41	17,41	11,61	—	29,46	13,71	31,60	—	38,65	21,64	14,63	—	29,47
63	Graz-Köflacher	4,46	3,80	2,72	—	3,31	2,79	4,49	—	3,22	4,76	5,14	1,56	5,03
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	12,60	12,44	8,80	—	19,60	9,64	19,68	—	22,32	16,15	25,04	19,58	19,08
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	8,67	7,20	5,98	4,60	12,39	5,66	9,78	—	12,68	15,04	11,63	10,56	16,56
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn .	24,65	17,64	6,08	—	5,68	7,46	20,23	—	14,56	31,42	14,18	11,47	28,44
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn .	—	13,06	5,44	—	4,46	5,70	15,71	—	16,11	14,69	8,21	7,34	15,51
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	—	12,93	—	—	—	—	—	17,06	21,99
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	5,66	5,77	4,84	—	5,80	5,20	5,50	—	5,02	5,86	7,78	4,91	7,44
69	a. Oesterreichische nördliche .	19,36	16,06	10,06	—	6,10	8,74	23,61	—	in Kol. 188d	24,91	9,19	15,57	18,92
	b. Oesterreichische südöstliche	21,95	15,77	10,96	—	14,43	13,69	24,69	—	„ „ 188d	25,54	18,86	19,56	25,11
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	10,54	10,19	6,11	—	7,19	6,96	10,68	—	„ „ 188d	11,69	4,68	7,02	11,35
70	a. Südbahn, Oesterreichische	15,50	7,64	5,12	—	25,63	6,49	29,74	—	24,60	34,51	in Kol. 188d	—	33,91
	b. Tiroler	15,21	8,46	4,27	—	11,25	5,44	15,54	—	13,58	15,29	„ „ 188d	—	15,02
71	Süd-Norddeutsche . . .	7,75	6,62	5,16	3,51	6,16	4,33	10,75	—	—	—	—	—	8,82
72	Theiß-Bahn	15,46	12,96	10,60	i. K. 186c	22,68	13,11	17,60	—	16,60	16,33	15,98	12,71	16,53
73	Turnau-Kralup-Prager . .	6,96	7,51	5,77	4,05	6,55	5,05	7,94	—	—	—	—	—	7,75
	C. Fremdländische Bahnen.													
74	Niederländische Staats-E. .	5,77	5,04	3,55	—	—	4,14	7,06	—	7,19	4,81	in Kol. 188d	—	4,24
75	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	1,66	—	—	—	—	—	—	1,13
76	Niederländische Rhein-E. .	8,87	8,53	5,46	—	5,46	6,16	10,70	—	12,68	12,99	13,80	5,48	13,30
77	a. Warschau-Wiener . . .	15,47	11,85	9,82	9,65	14,91	10,58	15,19	—	13,88	13,89	44,0	—	27,36
	b. Warschau-Bromberger .	8,67	7,06	7,15	6,11	7,20	6,74	12,30	—	13,49	10,56	10,63	—	10,67

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

190 a. beim Personen-Verkehre (Personenmeilen)	190 b. beim Güter-Verkehre (Centnermeilen)	191 a. Personen-Frequenz	191 b. Güter-Frequenz	192 a. für jede Person in der I. Klasse (Sgr.)	192 b. II. Klasse (Sgr.)	192 c. III. Klasse (Sgr.)	192 d. IV. Klasse (Sgr.)	192 e. für jeden Militair rc. (Sgr.)	193 für jede Person (ohne Unterschied der Klasse) (Sgr.)	194 a. Eilgut (Pfge.)	194 b. Postgut (Pfge.)	194 c. Frachtgut d. Normal-Klasse (und sperr. Gut) (Pfge.)	194 d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) (Pfge.)	194 e. Kohlen und Coaks (Pfge.)	195 für jeden Z.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt (Pfge.)	
Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Uebersichtliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der Frequenz d. eing. Bahn geg. einand.		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:						für jeden Zoll-Centner						
124 938	1 984 537	12,5	198	5,61	4,06	2,75	—	—	3,11	12,0	—	6,36	2,58	in Kol. 194d	3,35	41
309 239	9 575 295	30,9	958	7,30	4,38	2,60	1,90	1,70	2,91	9,03	10,73	5,05	2,54	1,88	3,10	42
228 314*	4 987 007*	22,8	499	7,29	4,42	2,93	1,66	1,55	2,82	8,90	—	in Kol. 194d	3,32	1,90	3,01	43 a
126 590	2 928 275	12,7	293	6,58	4,32	3,16	1,59	1,45	2,65	9,30	—	" " 194d	3,42	2,60	3,50	- b
121 578	1 209 920	12,2	121	—	—	—	—	—	3,51	—	—	—	—	—	4,11	44
125 101	2 151 458	12,5	215	6,13	4,49	2,91	1,82	1,15	2,35	13,07	—	6,29	2,90	2,29	2,73	45
98 249	2 008 580	9,8	201	7,04	4,81	3,19	1,82	1,68	2,64	10,64	—	6,26	2,87	2,42	3,45	46
84 899	977 968	8,5	98	6,0	4,33	2,83	1,42	1,17	2,33	11,42	11,63	6,36	2,76	2,13	3,09	47
191 782	10 279 619	19,2	1028	5,76	3,15	1,37	—	—	2,39	8,57	—	4,29	2,16	1,61	1,89	48 a
150 030	8 222 664	15,0	822	6,10	3,21	1,84	—	—	2,13	8,58	—	4,29	2,16	1,54	1,73	- b
160 328	689 565	16,0	69	5,27	2,82	1,69	—	—	2,14	15,98	—	12,15	4,01	2,57	3,80	- c
—	—	—	—	5,28	2,91	1,97	—	—	2,05	15,40	—	11,14	3,67	2,86	2,91	- d
48 136	2 748 261	4,8	275	5,96	4,53	3,07	1,94	1,47	2,51	12,0	11,97	5,72	1,84	2,76	2,15	49
279 694	6 322 463	28,0	632	7,28	3,43	2,36	1,08	1,50	3,25	12,19	15,03	5,67	3,62	1,39	2,10	50
72 407	577 862	7,2	57	6,97	5,15	3,16	—	1,50	3,46	13,01*	—	5,98*	2,70	1,62	3,92	51
416 262	1 892 240	41,6	189	6,40	4,11	2,42	—	—	3,22	—	—	—	—	—	3,42	52
248 467	6 098 913	24,8	610	7,54	4,22	2,10	—	1,94	3,27	10,44	8,08	5,38	2,40	in Kol. 194d	3,0	53 a
87 053	2 069 277	8,7	207	7,41	3,87	2,51	—	1,91	2,81	11,21	—	in Kol. 194d	3,45	" " 194d	3,58	- b
66 985	756 172	6,7	76	6,11	4,55	3,14	1,57	1,46	2,33	10,71	12,05	6,38	2,71	1,56	2,86	54
45 611	3 861 801	4,6	386	8,59	6,30	4,33	—	1,74	4,90	11,92	—	5,13	3,07	1,92	2,70	55
109 105*	—	10,9	—	—	—	—	—	—	4,34	—	—	—	—	—	—	56
55 220	402 906	5,5	40	7,15	5,36	3,57	2,38	1,20	3,09	21,44	—	5,41	in Kol. 194c	3,38	4,49	57
85 961	5 043 218	8,6	504	7,02	5,40	3,55	—	1,35	3,52	10,85	—	3,96	—	2,76	3,41	58
51 365*	2 972 121	5,1	297	7,16	3,25	2,33	—	1,25	2,48	—	—	7,56	7,32	7,46	7,46	59
31 059*	10 233 046*	3,1	1023	—	—	—	—	—	2,60	41,98	—	6,86	4,65	3,83	4,08	60 a
48 394	1 714 593	4,8	171	—	—	—	—	—	2,97	33,36	—	6,76	4,56	4,09	4,32	- bc
20 223	666 858	2,0	67	7,51	5,11	3,83	—	0,90	3,98	31,69	—	4,21	2,98	2,94	3,55	61
89 767	4 326 466	9,0	433	8,09	6,06	4,04	—	1,35	4,24	20,18	—	6,49	5,25	3,78	4,74	62
61 226	4 369 914	6,1	437	7,80	5,79	3,61	—	2,08	3,61	31,23	—	8,58	5,46	4,53	4,70	63
252 163	16 611 916	25,2	1661	7,33	5,52	3,50	—	1,62	3,71	14,75	—	5,52	4,08	2,33	3,60	64
24 690	331 701	2,5	33	9,14	5,91	3,82	2,01	1,33	3,03	22,37	—	6,50	2,46	2,25	2,82	65
197 889	12 097 385	19,8	1210	8,87	6,49	3,31	—	2,25	4,47	9,61	—	5,92	2,40	1,72	2,57	66 a
8933	715 589	0,9	72	—	5,36	3,31	—	2,98	3,54	20,95	—	7,40	4,85	2,44	6,93	- b
58 501	1 786 859	5,8	179	—	—	—	—	—	4,18	—	—	—	—	—	4,28	67
33 386	4 855 007	3,3	486	7,22	5,55	3,64	—	1,31	3,93	25,26	—	6,52	4,77	3,37	4,03	68
222 135	12 611 801	22,2	1261	7,98	5,94	3,31	—	2,13	3,69	14,14	—	in Kol. 194d	2,98	2,23	2,90	69 a
155 106	11 420 116	15,5	1142	8,05	6,03	4,02	—	1,74	4,31	18,09	—		2,38	2,30	2,81	- b
85 813	4 939 547	8,6	494	8,19	5,87	3,20	—	1,59	3,69	13,38	—		3,54	2,91	3,61	- c
137 025	8 273 391	13,7	827	8,84	5,41	3,31	—	1,20	3,71	10,74	—	5,83	2,55	in Kol. 194d	2,75	70 a
96 260	1 849 708	9,6	185	8,27	6,05	3,68	—	1,62	4,33	21,71	—	6,16	3,58		4,17	- b
73 019	2 669 011	7,3	267	8,07	6,17	4,23	2,55	1,32	3,[illegible]	22,43	—	in Kol. 194d	4,57		4,65	71
79 789	3 248 276	8,0	325	7,0	5,97	4,74	i. K. 192c	1,28	4,20	22,32	—	4,[illegible]	3,49	3,12	3,84	72
95 538	2 921 591	9,6	292	7,09	5,25	4,02	2,41	1,11	3,32	22,73	—	—	—	—	3,69	73
95 317	809 299	9,8	81	5,8	4,1[illegible]	2,[illegible]	—	—	3,01	9,37	—	4,11	2,05	in Kol. 194d	2,45	74
219 627	1 133 007	22,0	113	—	—	—	—	—	2,84	—	—	—	—	—	5,62	75
383 061	5 719 882	38,7	572	7,20	5,06	3,[illegible]	—	2,15	3,59	15,27	—	4,04	3,20	0,37	2,14	76
179 508	8 085 120	18,0	809	6,90	4,62	2,70	1,[illegible]	0,54	2,63	16,70	—	10,61	2,99	0,90	1,69	77 a
96 912	1 999 252	9,7	200	6,09	4,56	2,69	1,[illegible]	—	2,[illegible]	17,29	—	10,10	3,11	0,82	2,88	- b

III. Depeschen-Verkehr.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	196	197	198	199	200
		Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat- Depeschen.	Gebührenfrei beförderte Staats- Depeschen.	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
	I. Staatsbahnen.	Anz.	Anzahl	Anzahl	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—*	—	—	—	—
2	Bayerische	421	678 374	30 910	—	—
3	Braunschweigische	26	25 755	—	7147	5045
4	Friedrich-Franz-E.	7	2573	14	977	722
5	Main-Neckar-E.	16	9453	—	1379	1000
6	Oldenburgische	—	—	—	—	—
7	Bebra-Hanauer	18	7888	566	1594	1191
8	Hannoversche	69	53 979	1689	15 265	10 794
9	Main-Weser-Bahn	24	18 624	612	3999	2828
10	Nassauische	32	32 199	1716	6632	4946
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	63	63 444	1904	6643	4874
12	Preuß. Ostbahn	64	45 270	1827	10 266	8017
13	Saarbrücker	19	13 174	188	3173	1729
14	Westfälische	37	17 555	622	3758	2668
15	Sächsische östliche	13	15 772	199	3349	1648
16	Sächsische westliche	49	42 293	482	14 194	4942
17	Württembergische	—*	—	—	—	—
	II. Privatbahnen					
	a) unter Staatsverwaltung.					
18	a. Bergisch-Märkische	94	55 963	1118	10 663	8648
	b. Hessische Nordbahn	18	7214	200	—	1131
19	a. Oberschlesische	20	21 392	278	4727	3233
	b. Breslau-Posen-Glogauer	16	16 787	148	3489	2531
	c. Stargard-Posener	10	6892	89	1657	1029
20	Rhein-Nahe-E.	18	9965*	144	2016	1281
21	Wilhelms-Bahn	17	10 830	72	1921	1542
22	a. Gößnitz-Geraer	1	410	3	87	54
	b. Greiz-Brunner	1	3004	78	959	751
23	a. Löbau-Zittauer	3	1825	1	—	257
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.					
24	Alberts-Bahn	—*	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—*	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	85	20 573	241	5690	3408
27	Berlin-Anhaltische	33	15 831	401	5257	3396
28	Berlin-Görlitzer	14	7757	114	1392	1078
29	a. Berlin-Hamburger	26	19 752	596	5690	3348
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	10	6014	210	2053	968
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	19	12 267	172	3748	2450
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	13	3059	82	982	620
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	19	5495	98	1759	1110
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	19	11 216	87	2114	1651
33	Frankfurt-Hanauer	8	164	—	44	44
34	Glückstadt-Elmshorner	—*	—	—	—	—
35	Hessische Ludwigs-E.	34	8793	—	2467	2467
36	Homburger	—	—	—	—	—
37	Kirchheimer	—	—	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	59	35 777	374	8182	6269
39	Leipzig-Dresdener	8	8190	103	1621	1572
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—

	A. Deutsche Eisenbahnen.	196	197	198	199	200
		III. Depeschen-Verkehr.				
		Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat- Depeschen.	Gebührenfrei beförderte Staats- Depeschen.	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
	II. Privatbahnen.	Anz.	Anzahl.		Thlr.	
41	Lübeck-Büchener (n. Hamb.)	6	2556*	126	743	326
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	9	3231	12	928	737
43	a. Magdeburg-Halberstädter	19	7592	53	1694	1348
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	7	1680	54	432	323
44	Mecklenburgische	—	—	—	—	—
45	Neisse-Brieger	3	551	5	97	71
46	Niederschlesische Zweigbahn .	8	3542	76	494	395
47	Ostpreußische Südbahn . .	21	5307	88	995	865
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	—
	d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	—	—	—
49	Rechte Oder-Ufer-E. . . .	5	3974	46	725	579
50	Rheinische	64*	63 975	591	18 118	8214
51	Schleswigsche	—	—	—	—	—
52	Taunus-E.	9	2918	95	660	660
53	a. Thüringische	27	15 106	270	3017	2226
	b. Werra-E.	18	10 862	—	2415	1682
54	Tilsit-Insterburger . . .	4	1205	14	222	174
	B. Oesterreichische Bahnen.					
55	Ungarische Nordbahn . .	—*	—	—	—	—
56	Aussig-Teplitzer	7	—	—	879	705
57	Böhmische Nordbahn . .	8	1807	—	408	263
58	Böhmische Westbahn . . .	18	11 096	271*	3258	1883
59	Brünn-Rossitzer	5	1949	—	374	285
60	Buschtěhrader {a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka . c. Pferde-Bahn . .	6	1592	—	634	467
61	Fünfkirchen-Barcs'er. . .	—*	—	—	—	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B. .	26	ca. 10 000	—	3532	1998
63	Graz-Köflacher	4	904	16	378	297
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	51	20 225	—	8669	5706
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	12	477	—	238	126
66	Kaiserin Elisabeth {a. Lokom.-Bahn .	55	26 090	—	9546	3716
	{b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	nicht notirt	—	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	1*	343	1	115	106
69	a. Oesterreichische nördliche .	43	14 907	515	6962	4604
	b. Oesterreichische südöstliche .	58	14 649	487	6789	4655
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	16	2458	120	1219	761
70	a. Südbahn, Oesterreichische	159	42 864	in Kol. 197	20 040	12 247
	b. Tiroler	33	4580	192	2429	1533
71	Süd-Norddeutsche . . .	20	9011	386	4408	2483
72	Theiß-Bahn	36	33 257	—	8671	4882
73	Turnau-Kralup-Prager . .	13	7971*	—	1472	1101
	C. Fremdländische Bahnen.					
74	Niederländische Staats-E. .	57	—	—	8538	8408
75	Lüttich-Mastrichter . . .	6	—	—	—	—
76	Niederländische Rhein-E. .	16	31 074	—	8298	5633
77	a. Warschau-Wiener . . .	25	11 954	554	9101	8293
	b. Warschau-Bromberger .	9	6477	123	5141	2593

IV. Finanz-

A. Einnahmen.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	201 Für Personen a. in der I. Klasse Thlr.	201 b. in der II. Klasse Thlr.	201 c. in der III. Klasse Thlr.	201 d. in der IV. Klasse Thlr.	201 e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer mit Extrazügen ꝛc.) Thlr.	202 Zusammen für Personen-Beförderung. Thlr.	203 Davon kommen a. auf den Binnen-Verkehr. Thlr.	203 b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr. Thlr.	204 Für Reisegepäck. Thlr.	205 Für Hunde (der Reisenden). Thlr.
	I. Staatsbahnen.										
1	Badische	218 562	778 103	1 240 366	—	22 268	**2 259 299**	1 635 834	623 465	174 079	3213
2	Bayerische	264 221	1 480 666	1 525 507	—	39 459	**3 309 853**	2 591 361	718 492	168 085	i. K. 215
3	Braunschweigische	in Kol. 201c	in Kol. 201c	702 728	in Kol. 201c	59 578	**762 306**	261 834	500 472	25 724	i. K. 215
4	Friedrich-Franz-E.	4658	42 550	67 969	—	2545	**117 722**	39 702	78 020	4132	168
5	Main-Neckar-E.	62 535	211 392	182 375	—	2212	**458 514**	458 514	in Kol. 203a	49 638	455
6	Oldenburgische	1832	32 394	83 021	—	2042	**119 289**	111 105	8184	5889	89
7	Bebra-Hanauer	1086	12 835	72 905	85	2577	**89 488**	58 638	30 850	2618	154
8	Hannoversche	127 462	875 018	873 713	340 137	142 910	**2 359 240**	1 427 775	931 465	104 000	2333
9	Main-Weser-B.	70 864	382 587	353 305	—	18 142	**824 898**	428 199	396 699	54 382	904
10	Nassauische	37 253	114 457	180 797	—	5724	**338 231**	209 174	129 057	16 527	323
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	74 312	500 834	524 456	403 749	36 560	**1 539 911**	1 246 791	293 120	38 160	1638
12	Preuß. Ostbahn	225 481	1 011 504	758 032	485 711	80 424	**2 561 152**	2 009 457	551 695	137 859	3293
13	Saarbrücker	9248	55 873	126 376	63 581	5226	**260 304**	167 536	92 768	5475	355
14	Westfälische	11 798	111 286	259 934	89 741	13 519	**486 278**	348 110	138 168	10 730	855
15	Sächsische östliche	18 984	208 263	451 718	—	10 943	**689 908** [illegible]*	472 139 1427*	217 769	19 277	632
16	Sächsische westliche	36 486	463 519	815 997	—	18 985	**1 334 987** 3516*	1 075 034 3516*	259 953	36 045	1029
17	Württembergische	in Kol. 201c	in Kol. 201c	1 651 911	—	33 178	**1 685 089**	1 396 641	288 448	83 529	3744
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
18	a. Bergisch-Märkische	31 651	381 945	830 798	420 246	19 835	**1 684 475**	1 535 176	149 299	19 919	1549
	b. Hessische Nordbahn	19 635	132 819	143 982	—	6973	**303 409**	102 307	201 102	13 462	231
19	a. Oberschlesische	23 390	203 502	248 994	147 370	12 978	**636 234**	483 599	152 635	16 830	505
	b. Breslau-Posen-Glogauer	11 014	92 723	192 001	48 119	16 460	**360 317**	297 090	63 227	9929	436
	c. Stargard-Posener	7016	61 610	99 179	41 663	10 162	**219 630**	93 394	126 236	6948	375
20	Rhein-Nahe-E.	20 323	67 324	103 021	36 256	7537	**234 461**	104 821	129 640	6629	322
21	Wilhelms-Bahn	3335	25 357	40 693	45 018	2682	**117 085**	84 165	32 920	3005	103
22	a. Gößnitz-Geraer	206	8334	31 482	—	27*	**40 049**	15 980	24 069	680	25
	b. Greiz-Brunner	36	2161	6669	—	55*	**8921**	8784	137	397	13
23	a. Löbau-Zittauer	465	12 809	44 550	—	1286*	**59 092**	30 706	28 386	1073	42
	b. Zittau-Reichenberger	257	8290	33 870	—	179*	**42 596**	31 313	11 283	398	34
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	460	14 028	31 683	21 182	2608*	**69 961**	50 559	19 402	707	62
25	Altona-Kieler	13 587	166 546	426 681	—	19 096*	**625 910**	496 505	129 405	17 075	413
26	Bayerische Ostbahnen	30 574	285 086	589 632	—	115 318	**1 020 610**	1 020 610	in Kol. 203a	39 491	i. K. 215b
27	Berlin-Anhaltische	63 653	517 514	525 405	23 390	25 961	**1 155 923**	725 077	430 846	36 450	1530
28	Berlin-Görlitzer	4810	51 739	112 906	89 649	10 988	**270 092**	269 329	763	5239	392
29	a. Berlin-Hamburger	56 891	420 657	327 514	215 486	33 630	**1 054 178**	833 460	220 718	36 992	i. K. 215b
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	**95 260**	in Kol 203b	95 260	6311*	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	73 486	394 516	338 451	151 408	55 043	**1 012 904**	603 542	409 362	28 655	1069
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	14 853	229 550	284 062	206 652	13 592	**748 709**	523 757	224 952	19 118	1320
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	1745	49 556	72 206	59 925	9987	**193 419**	99 416	94 003	5359	550
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	6320	81 535	122 097	87 226	9889	**307 067**	183 051	124 016	8997	732
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	7095	87 227*	223 377*	100 435	13 403*	**431 537**	383 514	48 023	9292	423
33	Frankfurt-Hanauer	7233	59 617	74 844	—	1250	**142 944**	94 239	48 705	6824	103
34	Glückstadt-Elmshorner	317	7695	36 933	—	539	**45 484**	16 675	28 809	1189	38
35	Hessische Ludwigs-E.	68 132	271 558	351 913	—	22 711	**714 314**	435 145	279 169	49 857*	882
36	Homburger	21 135	50 584	50 761	—	837	**123 317**	115 187	8130	6190	70
37	Kirchheimer	—	—	—	—	—	**8532**	8532	in Kol. 203a	316	17
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	145 199	640 552	413 540	458 142	89 258	**1 746 691**	1 054 553	692 138	67 206	1614
39	Leipzig-Dresdener	39 500	305 390	522 195	—	25 711	**892 796**	533 405 6435*	352 756	22 856	717
	…dwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	619	16 710	38 893	—	—	**56 222**	56 222	—	—	—

206	207		208		209	210		211		212		213	

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre. Thlr.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Postgüter. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Betriebsdienst- und Baugüter. Thlr.	
2 436 591	*23 326*	*3097*	67 895	91 187	72 304*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	1 468 219	1 444 681	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	1
3 477 938	*15 506*	*2059*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	„ „ 211a	„ „ 211b	2 290 180	6 386 526	„ „ 211a	„ „ 211b	—	2
788 030	*22 658**	*3008**	7119	83 272	9153	30 047	425 973	217 968	1 326 638	„ „ 211a	„ „ 211b	234*	3
122 022	*7902*	*1049*	797	2811	940	4744	30 784	7188	39 292	952	703	—	4
508 607	*43 732*	*5805*	in Kol. 211a	in Kol. 211a	16 763	in Kol. 211a	in Kol. 211a	401 200*	in Kol. 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	2921*	5
125 267	*9756*	*1296*	3637	1621	1215	6517	6743	30 613	20 170	—	7402	9454	6
92 260	*6690*	*888*	1789	961	107	3736	5324	24 850	14 429	in Kol. 211a	in Kol. 211b	7052	7
2 465 573	*23 308*	*3095*	67 500	160 355	1895	228 951	709 836	809 564	1 806 946	91 936	675 219	68 550*	8
880 184	*33 302*	*4421*	11 042	78 243	37 416	35 330	288 993	154 034	649 723	3081	97 398	717	9
355 081	*14 158*	*1880*	3713	8264	237	19 846	50 421	215 793	132 681	8032	41 059	803	10
1 579 709	*21 867*	*2903*	50 087	83 848	3398	231 227	617 299	575 207	1 647 127	247 061	1 571 903	—	11
2 702 304	*22 190*	*2946*	151 958	52 373	8663	645 618	287 866	1 364 098	1 198 792	46 332	11 739	49 372*	12
266 134	*13 613*	*1807*	1551	8467	552	4002	29 140	60 446	361 324	386 832	432 918	801	13
497 863	*9600*	*1275*	6937	55 043	1666	23 021	189 851	138 729	875 662	6389	510 553	15 472	14
711 244	*25 854*	*3432*	39 939	28 280	—	157 792	256 007	412 143	1 219 934	in Kol. 211a	in Kol. 211b	1824	15
1 375 577	*19 556*	*2596*	95 884	95 898	—	294 786	423 422	2 011 004	1 071 880	„ „ 211a	„ „ 211b	20 037	16
1 772 362	*20 138*	*2674*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	55 112	1 368 566	1 799 008	in Kol. 210a	in Kol. 210b	„ „ 210a	„ „ 210b	—	17
1 705 943	*22 038**	*2926*	71 031	86 370	25 611	138 079	233 036	1 737 431	943 407	1 795 007	739 594	40 125	18 a
317 102	*16 000*	*2125*	2553	43 874	1937	9712	196 720	39 402	651 700	in Kol. 211a	in Kol. 211b	2231	- b
653 569	*20 808**	*2763*	8555	16 999	1326	46 679	149 138	654 839	1 316 855	995 982	1 609 866	5196	19 a
370 682	*13 315*	*1767*	6165	7843	909	29 996	60 196	142 772	727 774	15	297 469	896	- b
226 953	*10 029*	*1331*	885	10 938	2383	3131	78 817	42 916	773 610	—	85 429	179	- c
241 412*	*15 088*	*2003*	1149	17 819	1818	2379	41 165	29 077	317 863	—	130 067	468	20
120 195	*5351*	*711*	919	3934	1323	11 870	52 775	68 745	390 025	270 858	89 399	7480	21
40 754	*8821*	*1170*	346	3020	—	757	18 381	2614	71 060	in Kol. 211a	in Kol. 211b	79	22 a
9331	*6861*	*911*	836	317	—	2430	956	9686	343			—	- b
60 207	*13 350*	*1772*	5099	952	—	21 275	7182	61 915	43 994			48	23 a
43 028	*12 121*	*1609*	2616	538	—	14 713	9879	71 790	24 808			—	- b
70 730	*39 294**	*5216**	386	863	—	1580	5329	6059	21 777	141 459	9446	1315	24
643 398	*19 616*	*2604*	30 354*	16 762*	15 861	139 954*	107 680*	204 961	51 544	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	25
1 060 101	*13 024*	*1729*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	12 563	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	3 514 603	„ „ 211b	„ „ 211b	—	26
1 193 903	*24 294*	*3225*	60 613	84 062	9825	229 289	451 573	425 488	526 483	177 261	73 618	—	27
275 723	*9990*	*1326*	15 086	75	2249	63 512	8417	197 148	48 373	26 322	10 323	—	28
1 091 170	*27 472*	*3647*	75 914	57 730	18 760	490 408	732 211	242 671	664 342	7590	4192	—	29 a
101 571	*41 599*	*6452*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	674·	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	128 557	in Kol. 211b	in Kol. 211b	—	- b
1 042 628	*53 359*	*7085*	26 736	75 738	7556	274 868	679 082	94 892	283 204	11 286	37 599	—	30
769 147	*25 906*	*3440*	19 536	19 617	10 258	71 288	75 295	267 256	503 670	7069	4283	16 705	31 a
199 328	*8742*	*1161*	1116	5635	3616	3981	26 338	46 513	109 634	1833	9612	3224	- b
316 796	*10 397*	*1380*	3673	7847	3858	7355	27 255	86 461	77 551	5758	4850	6486	- c
441 252	*19 273*	*2559*	8205	4331	in Kol. 21[illegible]	37 829	25 359	260 816	107 468	450 369	127 517	—	32
149 871	*27 449*	*3644*	2447	5437	2085	7541	31 558	23 757	111 809	i. K. 210 u. 211	i. K. 210 u. 211	—	33
46 711	*10 380*	*1378*	529	1650	1270	1891	8599	2864	13 753	3586	623	—	34
765 053	*26 976*	*3581*	19 287	49 702	22 253	17 005	152 488	154 671	790 538	in Kol. 211a	in Kol. 211b	13 079	35
129 577	*53 766*	*7138*	1202	117	118	in Kol. 211a	in Kol. 211b	5253	353	4898	1117	—	36
8865	*10 356*	*1375*	in Kol. 210a	in Kol. 210a	—	10 509	„ „ 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	—	37
1 815 511	*25 818*	*3428*	33 936	143 213	8413	78 946	487 014	1 373 628	1 167 525	1 663 288	1 424 396	149 962	38
916 369	*38 928*	*5168*	37 437	58 043	12 492	77 998	354 059	248 924	893 378	50 789	132 901	—	39
56 222	*70 278*	*9331*	—	—	—	—	—	—	—	1763	—	—	40

IV. Finanz=

A. Einnahmen.

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen. II. Privatbahnen.	201 Für Personen a. in der I. Klasse Thlr.	201 b. in der II. Klasse Thlr.	201 c. in der III. Klasse Thlr.	201 d. in der IV. Klasse Thlr.	201 e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer mit Extrazügen 2c.) Thlr.	202 Zusammen für Personen-Beförderung. Thlr.	203 Davon kommen a. auf den Binnen-Verkehr. Thlr.	203 b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr. Thlr.	204 Für Reisegepäck. Thlr.	205 Für Hunde (der Reisenden). Thlr.
41	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	4420	59 743	124 701	—	2761*	191 625	167 704	23 921	4666	160
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	15 178	162 791	296 598	68 059	17 958	560 584	366 618	193 966	10 510	389
43	a. Magdeburg-Halberstädter	23 750	152 122	236 978	76 884	19 261	508 995	281 941	227 054	12 971	551
	b. Magdeb.-Wittenbergesche.	2443	36 671	77 779	33 708	9034	159 635	122 967	36 668	3616	431
44	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	275 379	160 755	114 624	9250	i. K. 215b
45	Neisse-Brieger	1241	12 169	21 404	21 247	4413	60 474	33 460	27 014	1546	58
46	Niederschlesische Zweigbahn	1647	17 893	31 675	27 435	3512	82 162	38 747	43 415	1931	76
47	Ostpreußische Südbahn	1449	28 278	61 853	38 174	2913	132 667	131 867	800	2382	190
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	7952	120 006	240 718	—	13 524	382 200	245 526	136 674	15 827	468
	b. Pfälzische Maximiliansb.	2802	26 436	60 715	—	2648	92 601	67 275	25 326	4306	100
	c. Neustadt-Dürkheimer	234	6080	17 236	—	301	23 851	22 378	1473	972	36
	d. Pfälzische Nordbahnen	16	719	4155	—	70	4953	4953	—	98	9
49	Rechte Ober-Ufer-E.	1202	7940	17 364	22 343	793	49 642	41 715	7927	771	50
50	Rheinische	580 007	783 785	768 360	18 622	36 482*	2 187 256	1 253 988	933 268	106 591	1752
51	Schleswigsche	4272	55 926	189 357	—	5393	254 948	126 660	128 288	7412	i. K. 215b
52	Taunus-E.	31 057	131 111	137 995	—	1733*	301 896	256 190	45 706	16 167	277
53	a. Thüringische	56 644	437 212	523 682	—	33 873	1 051 411	621 029	430 382	37 139	931
	b. Werra-E.	4289	54 162	119 613	—	7533	185 597	137 296	48 301	12 565	i. K. 215b
54	Tilsit-Insterburger	413	8278	13 132	14 758	763	37 344	26 941	10 403	947	41
	B. Oesterreichische Bahnen.										
55	Ungarische Nordbahn	7201	51 085	60 358	—	3568	122 212	122 212	—	3463	
56	Aussig-Teplitzer	1984	18 557	37 614	—	402	58 557	58 557	in Kol. 203a	1350	in Kol. 204
57	Böhmische Nordbahn	828	3443	15 856	13 406	48	33 581	15 497	18 084	734	
58	Böhmische Westbahn	16 771	76 641	191 658	—	6977 998*	293 045	245 418	47 627	10 539*	
59	Brünn-Rossitzer	154	2486	9666	—	360	12 666	12 666	—	386	3
60	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	9379	9379	in Kol. 203a	293	i. K. 204a
	b. Prag-Wejhybka, c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	39 152	39 152	—	1013	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er	693	9247	13 404	—	766	24 110	16 622	7488	832	20
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	34 420	184 753	357 496	—	22 854	599 523	512 344	87 179	30 632*	317
63	Graz-Köflacher	227	4351	33 889	—	685	39 152	39 152	—	377	i. K. 204
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	175 459	812 597	1 274 782	—	226 976	2 489 814	1 714 549	775 265	107 330	1026
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	1667	7389	19 958	14 761	1317	45 112	40 025	5087	1503	37
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	193 994	668 309	557 139	—	260 526	1 679 968	1 254 680	425 288	63 390	941
	b. Pferde-Bahn	—	3874	12 092	—	2485	18 451	18 451	—	515	1
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	11 300	86 756	173 165	—	14 614	285 835	233 912	51 923	12 982	114
68	Mohacs-Fünfkirchener	905	14 136	18 780	—	1516	35 337	18 145	17 192	982	33
69	a. Oesterreichische nördliche	104 084	571 678	685 852	—	443 463*	1 705 077	977 690	727 387	72 496*	621
	b. Oesterreichische südöstliche	214 900	865 835	785 758	—	187 365*	2 053 858	1 029 394	1 024 464	88 962*	637
	c. Wien-Neu-Szönyer	6903	66 963	120 469	—	26 759*	221 094	207 825	13 269	7327*	207
70	a. Südbahn, Oesterreichische	420 603	1 051 356	1 929 859	—	160 464	3 562 282	3 499 223*	63 059*	108 985	i. K. 204
	b. Tiroler	62 454	184 073	288 285	—	18 358	553 170	472 065*	81 105*	21 211	„ „ 204
71	Süd-Norddeutsche	4821	39 379	114 686	76 159	4636	239 681	194 815	44 866	5918	—
72	Theiß-Bahn	37 621	305 251	453 246	19 904	47 733	863 755	383 951	479 804	33 724*	365
73	Turnau-Kralup-Prager	3969	20 259	60 914	35 682	1090	121 914	46 274	75 640	2940	i. K. 204
	C. Fremdländische Bahnen.										
74	Niederländische Staats-E.	—*	—	—	—	—	945 777	945 777	in Kol. 203a	34 386	1051
75	Lüttich-Mastrichter	7222	18 335	57 217	—	390	83 164	74 836	8328	3109	i. K. 215b
76	Niederländische Rhein-E.	189 648	316 604	313 062	—	247 116	1 066 430	820 059	246 371	34 046 24 246*	1548
77	a. Warschau-Wiener	44 150	213 175	275 738	185 591	10 347	729 001	663 970	65 031	32 242	865
	b. Warschau-Bromberger	11 467	56 917	59 692	43 617	1483	173 176	161 089	12 087	8972	203

Ergebnisse.

(Fortſ.) A. Einnahmen.

206	207		208		209	210		211		212		213	
Zuſammen im Perſonen-Verkehre. Thlr.	Durchſchnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Durchſchnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Poſtgüter. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklaſſe (u. ſperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklaſſe (u. ſperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der erm. Klaſſe (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der erm. Klaſſe (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Betriebsdienſt- und Baugüter. Thlr.	
196 451	13 456	1786	7262	5974	1419	111 397	31 836	118 838	27 505	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	41
571 483	29 519	3919	25 094	65 821	4688	92 629	280 435	363 194	576 674	128 875	58 171	—	42
522 517	21 292	2827	24 602	33 653	4130	in Kol. 211a	in Kol. 211b	295 949	523 449	92 067	81 536	—	43a
163 682	11 462	1522	9228	24 144	1425	„ „ 211a	„ „ 211b	149 393	183 265	10 723	14 169	—	- b
284 629	14 770	1961	i. K. 210a	i. K. 210b	2306	83 811	182 330	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	44
62 078	10 045	1334	392	1739	—	536	7054	8298	37 214	35	45 508	—	45
84 169	8860	1176	1511	5606	245	7860	26 433	35 946	81 163	3162	11 595	—	46
135 239	6639	881	1900	83	1649	31 766	701	119 390	6755	8772	33	13 674	47
398 495	16 604	2205	6487	20 143	—	7823	42 300	135 773	443 800	299 563	347 351	—	48a
97 007	11 604	1540	1625	3861	—	3087	7697	40 674	98 366	18 505	170 620	—	- b
24 859	12 038	1599	647	368	—	372	358	6580	2873	3767	—	—	- c
5060	1324	176	120	—	—	202	—	3800	—	1181	—	—	- d
50 463	4126	548	1810	827	143	894	3673	56 004	64 781	45 603	27 785	3551	49
2 295 599	31 870	4231	43 295	114 457	98 869	67 181	366 564	691 702	1 263 781	575 528	301 393	23 144	50
262 360	8585	1140	3238*	12 203*	14 943	24 515*	67 265*	35 555	45 980	3708	—	—	51
318 340	47 442	6342	i. K. 211a	i. K. 211a	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	123 496	in Kol. 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	52
1 089 481	28 225	3747	35 518	94 032	3573	107 924	420 160	326 677	976 120	in Kol. 211a	„ „ 211b	2422	53a
198 162	8726	1159	6751	17 936	945	in Kol. 211a	in Kol. 211b	93 933	348 308	in Kol. 211a	„ „ 211b	—	- b
38 332	5354	711	310	610	604	1863	2691	25 483	7297	2190	80	—	54
125 675	7686	1020	2517	i. K. 208a	—	76 904	4950	208 329	13 913	121 173	45 653	—	55
59 907	16 148*	2144	4530	i. K. 208a	—	26 738	in Kol. 210a	32 794	in Kol. 211a	354 739	in Kol. 212a	—	56
34 315	5816	772	22	1084	—	2224	18 227	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	8092	19 008	57
303 584	11 387	1512	4550	3451	—	411 925	338 989	in Kol. 210a	in Kol. 210b	308 371	192 137	—	58
13 055	4351*	578	—	—	—	15 136	17 740	in Kol. 210a	in Kol. 210b	132 764	67 036	15 840	59
9672	3140*	417	326	i. K. 208a	—	10 401	in Kol. 210a	4938	in Kol. 211a	440 976	in Kol. 212a	—	60a
40 165	4916	653	229	—	—	8209	—	11 080	—	149 958	—	—	- bc
24 962	2776	369	137	1916	—	6560	30 051	3279	22 720	—	11 226	—	61
630 472	13 469	1789	7077	28 068	—	in Kol. 210b	479 990	in Kol. 211b	2 130 623	in Kol. 212b	20 162	—	62
39 529	7444	988	572	—	—	6229	8731	20 614	19 852	197 839	46 275	—	63
2 598 170	32 569	4324	123 740	120 971	7000	456 017	1 370 548	1 857 210	5 352 317	2 310 437	832 971	—	64
46 652	2582	343	572	311	—	13 886	5949	31 753	1917	4562	3698	—	65
1 744 299	30 639	4068	81 180	71 718	—	445 625	2367	558 819	3 614 440	106 412	40 931	—	66a
18 967	1092	145	896	—	—	199 816	4948	30 955	2201	17	—	—	- b
298 931	8514	1130	3730	4145	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	763 051	in Kol. 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	67
36 352	4499	597	297	838	—	20 047	7667	21 398	8238	378 199	2160	—	68
1 778 194	28 537	3789	51 522	117 644	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	5 268 693	in Kol. 211a	901 206	in Kol. 212a	12 226	69a
2 143 457	23 261	3088	48 528	148 404	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	7 976 207	in Kol. 211a	334 578	in Kol. 212a	36 699	- b
228 628	10 921	1450	26 632	4900	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	988 857	in Kol. 211a	16 381	in Kol. 212a	277	- c
3 671 267	17 481	2321	363 370*	41 541*	—	1 090 729*	53 556*	10 982 038*	723 189*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	70a
574 381	14 440	1917	40 367*	11 754*	—	185 917*	—	432 481*	182 505*	„ „ 211a	in Kol. 211b	—	- b
245 599	8924	1185	i. K. 208b	20 121	—	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	928 149	„ „ 211b	in Kol. 211b	—	71
897 844	11 614	1542	4126	47 992	—	47 558	387 802	443 176	1 573 495	2064	18 566	—	72
124 854	10 838	1438	5240	i. K. 208a	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	358 866	in Kol. 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	73
981 214	9905	1315	i. K. 211a*	i. K. 211a	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	545 267	in Kol. 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	74
86 273	22 351	2967	1421	1326	—	7881	10 992	4099	23 583	6815	12 167	—	75
1 126 270	48 462	6431	110 844	71 699	13 023	18 934	76 504	80 146	237 949	4790	190 860	66 232	76
762 108	16 425	2181	13 905	9953	—	88 237	136 815	542 612	304 833	548 395	111 559	28 462	77a
182 351	9256	1229	4087	1918	—	23 159	43 899	122 230	88 932	18 828	8412	14 612	- b

(Forts.) **IV. Finanz-**

(Forts.) A. **Einnahmen.**

A. Deutsche Eisenbahnen.	214			215		216	217	218		219
	Für Fahrzeuge aller Art:			Für Thiere:		Neben-Erträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag 2c.).	Zusammen im Güter-Verkehre.	Durchschnittlich		Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.).
	a. für Equipagen.	b. für Eisenbahn-Fahrzeuge.	c. für sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten 2c.).	a. für Pferde.	b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.			pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
I. Staatsbahnen.										
1 Badische	2576	i. K. 210 u. 211	i. K. 210 u. 211	9807	97 935	26 220	3 280 824	*31 407*	*4170*	399 533
2 Bayerische	4170	—	i. K. 214a	in Kol. 215b	259 822	in Kol. 211	8 940 698	*39 862*	*5292*	418 416*
3 Braunschweigische	2119	i. K. 214c	17 010		78 156	36 786	2 234 475	*64 246**	*8530**	20 769
4 Friedrich-Franz-E.	667	—	in K. 210		10 281	999	100 158	*6487*	*861*	21 156
5 Main-Neckar-E.	1161	i. K. 211a	i. K. 211a		10 230	—	432 275	*37 169*	*4933*	89 984
6 Oldenburgische	330	27	676	1621	5744	1788	97 558	*7598*	*1009*	15 316
7 Bebra-Hanauer	129	—	—	206	1805	1635	62 023	*4498*	*597*	32 622
8 Hannoversche	6486	—	5416	47 330	150 964	55 546	4 886 494	*46 195*	*6133*	508 468
9 Main-Weser-B.	1156	4737	10 585	12 112	13 676	12 825	1 411 068	*53 389*	*7087*	53 417
10 Nassauische	351	111	258	795	5823	9657	497 844	*19 850*	*2636*	96 527
11 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	4201	20 845	—	16 416	59 718	79 717	5 208 054	*72 094*	*9572*	475 792
12 Preuß. Ostbahn	14 029	123 275	42	55 860	270 393	54 817	4 335 227	*35 599*	*4725*	358 805
13 Saarbrücker	123	353	—	2839	15 952	8209	1 313 509	*67 187*	*8919*	234 430
14 Westfälische	3036	6381	i. K. 214b	8942*	46 983	7282	1 895 947	*36 559*	*4854*	182 903
15 Sächsische östliche	600	3977	253	2436	40 538	61 925	2 225 648	*80 903*	*10 741*	189 898
16 Sächsische westliche	2095	8162	900	4500	34 384	45 384	4 108 336	*58 407*	*7755*	263 530
17 Württembergische	2931	286	163	i. K. 215b	128 794	32 718	3 387 578	*38 491*	*5110*	286 810
II. Privatbahnen **a) unter Staatsverwaltung.**										
18 a. Bergisch-Märkische	212*	i. K. 214c	8387	i. K. 215b	79 848	267 622	6 165 760	*77 352*	*10 270*	690 536
b. Hessische Nordbahn	2946	4077	in K. 211	4868	7050	4133	971 203	*49 001*	*6506*	194*
19 a. Oberschlesische	1661	4901	240	5122	21 320	74 480	4 913 159	*144 974*	*19 248*	752 321
b. Breslau-Posen-Glogauer	1537	4519	175	3687	17 705	11 761	1 313 419	*47 177*	*6263*	176 808
c. Stargard-Posener	976	3423	181	4382	21 134	10 125	1 038 509	*45 890*	*6093*	95 063
20 Rhein-Nahe-E.	338	1108	—	2391	28 491	4179	578 312*	*36 145*	*4798*	68 564*
21 Wilhelms-Bahn	248	243	—	628	2564	4822	905 833	*36 614*	*4861*	157 967
22 a. Gößnitz-Geraer	13	—	42	20	478	449	97 259	*21 052*	*2795*	11 049
b. Greiz-Brunner	—	—	5	2	144	223	14 942	*10 987*	*1459*	3398
23 a. Löbau-Zittauer	44	65	21	113	1240	870	142 818	*31 667*	*4204*	10 844
b. Zittau-Reichenberger	21	51	13	40	925	825	126 219	*35 555*	*4720*	10 438
b) in Privatverwaltung.										
24 Alberts-Bahn	51	61	244	21	579	21 243	210 413	*41 339*	*5488*	17 747
25 Altona-Kieler	3358	—	—	i. K. 215b	84 951	26 806	682 231	*20 800*	*2762*	25 647
26 Bayerische Ostbahnen	1341	—	—	„ „ 215b	129 085	in Kol. 211b	3 657 592	*44 933*	*5966*	742 563
27 Berlin-Anhaltische	1766	7918	11 874	16 170	49 635	10 182	2 135 757	*43 460*	*5770*	114 658
28 Berlin-Görlitzer	214	56	—	1029	8514	3617	384 935	*13 947*	*1852*	57 787
29 a. Berlin-Hamburger	1618	in Kol. 211	in K. 211	i. K. 215b	181 574	28 423	2 505 433	*63 077*	*8375*	115 672
b. Hamburg-Bergedorfer	i. K. 214b	735	i. K. 214b	„ „ 215b	14 862	—	150 903	*72 202*	*9586*	69 702*
30 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1835	—	—	10 018	39 770	—	1 542 584	*78 945*	*10 482*	79 514
31 Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c.	2927	1761	—	7775	72 058	57 963	1 137 461	*38 312*	*5087*	53 086*
Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	672	—	—	2421	18 064	4229	236 888	*10 390*	*1379*	28 152*
Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1653	—	—	3165	22 922	6414	265 251	*8705*	*1156*	40 050*
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	935*	—	—	1311	7704	8992	1 040 836	*45 461*	*6036*	80 165
33 Frankfurt-Hanauer	62	—	—	in Kol. 215b	12 180	1872	198 748	*36 401*	*4833*	12 830*
34 Glückstadt-Elmshorner	141	—	—		3470	1648	40 024	*8894*	*1181*	3481
35 Hessische Ludwigs-E.	528	—	—		55 553	15 938	1 291 042	*45 523*	*6044*	40 434
36 Homburger	13	—	—	19	146	405	13 641	*:5660*	*751*	3433
37 Kirchheimer	5	—	—	i. K. 215b	285	41	10 840	*12 664*	*1681*	2084
38 Köln-Mindener (u. Gießener)	1730	10 775	7936	20 662	123 537	75 725	6 770 686	*96 284*	*12 783*	1 200 765*
…ig-Dresdener	1823	1715	—	6109	38 914	72 282*	1 986 864	*84 404*	*11 206*	283 787
E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	183	—	1946	*2433*	*323*	4007

Ergebnisse.

220	221			222			223	224	225	226	227	228	229	
							B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.							
Summe aller Einnahmen.	Durchschnittlich			Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen			Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Unterhaltung			Unterhaltung			
	a. pro Meile	pro Kilometer	b. pro Nutzmeile.	a. auf den Personenverkehr (Kol. 206)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 217)	c. auf sonstige Quellen (Kol. 219)		des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	der Brücken und Durchlässe.	der Gebäude.	der Telegraphen.	der übrigen Anlagen.	des Inventars und der Geräthe.	
	Bahnlänge.													
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente.			Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.		
6 116 948	58 558	7774	9,28	39,93	53,64	6,53	299 082	617 615	18 497	47 938	—*	45 680	1447	1
12 837 052*	57 234	7599	9,35	27,09	69,65	3,26	565 256	1 271 748	24 060	18 676	11 428	86 646	24 736	2
3 043 274	87 501*	11 617*	9,95	25,90	73,42	0,68	237 970	256 453	i. K. 224	58 511	4313	10 987	8813	3
243 336	15 760	2092	5,65	50,15	41,16	8,69	25 627	19 046	265	2114	357*	2558	1050	4
1 030 866	88 639	11 769	12,41	49,34	41,93	8,73	44 426	81 385	554	18 165	1078	1193	1084	5
238 141	18 547	2463	6,51	52,60	40,97	6,43	24 458	13 201	1689	827	313	215	338	6
186 905	13 553	1799	5,50	49,36	33,19	17,45	50 352	27 010	1624	1772	23	2240	821	7
7 860 535	74 310	9866	11,03	31,37	62,16	6,47	456 729	552 029	16 901	76 816	20 287	124 731	66 378	8
2 344 669*	88 712	11 776	12,27	37,54	60,18	2,28	143 429	156 043	826	8584	932	17 203	3478	9
949 452	37 857	5027	6,43	37,40	52,43	10,17	115 525	46 286*	2853	5662	1136	7949	1610	10
7 263 555	100 548	13 349	11,50	21,75	71,70	6,55	449 835	711 751	13 140	171 280	13 141	9403	10 724	11
7 396 336	60 735	8064	12,75	36,54	58,61	4,85	459 917	480 252	26 681	89 055	29 011	74 289	13 598	12
1 814 073	92 791	12 317	11,30	14,67	72,41	12,92	104 156	199 719	8872	21 925	4515	28 575	4111	13
2 576 713	49 686	6596	8,60	19,32	73,58	7,10	222 531	275 540*	14 699	33 645*	8152*	40 986*	4616	14
3 126 790	113 660	15 090	15,45	22,75	71,18	6,07	104 865	176 489	2329	17 496	1779	12 074	3267	15
5 747 443	81 709	10 848	9,69	23,93	71,48	4,59	232 977	665 833	25 860	62 272	9748	37 996	8125	16
5 446 750	61 888	8217	9,69	32,54	62,19	5,27	221 255	710 480	16 939	73 246	—*	65 634	5527	17
9 850 737	98 972	13 140	11,0	20,34	72,45	7,01	648 103	355 080	11 987	41 676	20 824	111 044	26 857	18
6 319 049	186 457	24 755	18,10	10,35	77,75	11,90	236 431	136 127	18 133	27 601	8660	60 034	14 269	19a
1 860 909	66 843	8875	13,26	19,91	70,58	9,51	118 397	61 842	9495	24 025	6800	23 949	2306	- b
1 360 525	60 120	7982	12,07	16,69	76,32	6,99	79 882	41 118	1317	12 862	4447	7880	2373	- c
888 288*	55 518	7370	7,22	27,18	65,10	7,72	76 209	215 003	13 223	5276	3921	21 758	2953	20
1 183 993	47 857	6354	13,92	10,15	76,51	13,34	46 260	35 776	1857	4322	2051	12 138	3267	21
149 062	32 264	4283	8,63	27,34	65,25	7,41	12 251	4253	448	1657	849	394	i. K. 223	22a
27 671	20 346	2702	3,92	33,72	54,0	12,28	3745	739	6	564	53	166	i. K. 224	- b
213 869	47 421	6296	9,65	28,15	66,76	5,07	11 602	13 081	347	2955	166	1946	538	23a
179 685	50 615	6720	10,11	23,95	70,24	5,81	12 056	35 729	507	4159	508	2473	527	- b
298 890	58 721	7796	7,83	23,67	70,40	5,93	13 525	21 213	247	1256	294	4112	i. K. 223	24
1 351 276	41 197	5470	11,02	47,61	50,49	1,90	123 123	115 536	5265	21 759	2042	10 191	2976	25
5 460 256*	67 079*	8906*	11,90*	19,41	66,99	13,60	295 555	238 589	9373	41 863	5733	7326	1160	26
3 444 318	70 088	9305	14,88	34,66	62,01	3,33	269 171	70 357	10 043	—	9264	3173	9912	27
718 445	26 031	3456	8,04	38,38	53,58	8,04	63 950	14 058	62	1994	1096	2529	960	28
3 712 275	93 461	12 408	13,82	29,39	67,49	3,12	169 775	184 613	9280	96 279	17 483	5455	9367	29a
322 176	154 151	20 466	—	31,53	46,84	21,63	—	—	—	—	—	—	—	- b
2 664 726	136 373	18 106	14,08	39,13	57,88	2,99	137 596	156 539	19 289	19 139	10 470	—	—	30
1 959 694	66 005	8763	12,31	39,35	58,04	2,71	130 349	58 338	1500	24 843	7309	in Kol. 227	3316	31a
464 368	20 367	2704	6,60	42,93	51,01	6,06	59 850	16 562	1623	18 228	4096		1987	- b
622 097	20 417	2711	6,65	50,92	42,64	6,44	89 388	20 759	461	18 782	3766		2648	- c
1 562 253	68 235	9059	12,94	28,35	66,62	5,13	80 929	62 767	4153	12 051	6379	28 424	6970	32
361 449	66 199	8789	10,01	41,47	54,99	3,54	2165*	8270*	160	3673*	410	1415	844	33
90 216	20 048	2662	8,57	51,78	44,36	3,86	10 395	4092	1677	1143	54	2293	314	34
2 096 529	73 925	9815	8,77	36,49	61,58	1,93	103 571	18 320	i. K. 224	7952	7203	i. K. 227	1304	35
146 651	60 851	8079	9,36	88,36	9,30	2,34	9357	4735	308	1540	210	1604	216	36
21 789	25 454	3379	5,29	40,69	49,75	9,56	1506	120	36	62	—	28	—	37
9 786 962	139 177	18 478	12,45	18,55	69,18	12,27	453 440	827 500*	10 818	25 885	25 997	54 594	13 598	38
3 187 020	135 387	17 975	15,25	28,75	62,34	8,91	97 740	259 913	i. K. 224	33 490	i. K. 226	52 432	4772	39
62 175	77 719	10 318	7,39	90,43	3,13	6,44	2231	994	—	748	47	—	218	40

(Fortſ.) **IV. Finanz=**

(Fortſ.) A. **Einnahmen.**

A. Deutſche Eiſenbahnen.	214 Für Fahrzeuge aller Art: a. für Equipagen. Thlr.	214 b. für Eiſenbahn-Fahrzeuge. Thlr.	214 c. für ſonſtige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.) Thlr.	215 Für Thiere: a. für Pferde. Thlr.	215 b. für Rindvieh, Schweine und ſonſtige Thiere. Thlr.	216 Neben-Erträge (Lagergeld, Proviſion, Frachtzuſchlag ꝛc.). Thlr.	217 Zuſammen im Güter-Verkehre. Thlr.	218 Durchſchnittlich pro Meile Bahnlänge Thlr.	218 pro Kilometer Bahnlänge Thlr.	219 Aus ſonſtigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. ſ. w.) Thlr.
II. Privatbahnen.										
41 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	279	—	i. R. 214a	405	6740	15 293	326 948	*22 394*	*2973*	19 367
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1213	3083	—	6957	45 127	57 607	1 709 568	*88 304*	*11 724*	184 448
43 a. Magdeburg-Halberſtädter	842	—	—	4655	27 279	—	1 088 162	*44 312*	*5887*	192 287
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	331	—	—	4565	18 677	—	415 920	*29 126*	*3866*	27 535
44 Mecklenburgiſche	720	—	—	i. R. 215b	19 668	674	289 509	*15 024*	*1995*	14 882
45 Neiſſe-Brieger	96	18	650	656	1430	3332	106 958	*17 307*	*2298*	10 696
46 Niederſchleſiſche Zweigbahn	173	—	69	482	6321	2529	183 095	*19 273*	*2559*	22 879
47 Oſtpreußiſche Südbahn	397	—	—	994	4273	8086	198 473	*9743*	*1294*	24 195
48 a. Pfälziſche Ludwigsbahn	221	—	—	in Rol. 216b	19 035	3773	1 326 269	*55 261*	*7338*	125 940
b. Pfälziſche Maximiliansb.	51	—	—	in Rol. 216b	2886	1267	348 639	*41 703*	*5537*	21 013
c. Neuſtadt-Dürkheimer	1	—	—	in Rol. 216b	546	123	15 635	*7571*	*1006*	3339
d. Pfälziſche Nordbahnen	—	—	—	in Rol. 216b	283	62	7658	*2005*	*267*	18 370*
49 Rechte Oder-Ufer-E.	51	—	—	179	3651	9639	218 591	*17 877*	*2373*	112 041
50 Rheiniſche	2892	5755	i. R. 214b	13 064	69 639	79 749	3 717 013	*51 601*	*6852*	199 382*
51 Schleswigſche	858	—	—	i. R. 215b	76 448	3584	288 297	*9437*	*1253*	17 332
52 Taunus-E.	54	—	—	i. R. 215b	2624	1298	127 472	*18 997*	*2539*	18 542*
53 a. Thüringiſche	4110	4722	—	10 732	30 490	11 742	2 028 222	*52 544*	*6976*	260 109
b. Werra-E.	i. R. 208 u. 211	i. R. 208 u. 211	—	i. R. 215b	15 847	2531	486 251	*21 411*	*2843*	47 276
54 Tilſit-Inſterburger	70	—	—	i. R. 215b	2916	1419	45 533	*6359*	*844*	9328*
B. Oeſterreichiſche Bahnen.										
55 Ungariſche Nordbahn	4007	—	—	840	487	—	478 773	*29 282*	*3888*	1509
56 Auſſig-Teplitzer	147	—	—	54	437	i. R. 208–212	419 439	*67 218*	*8924*	11 864
57 Böhmiſche Nordbahn	127	—	18	58	291	183	49 334	*8362*	*1109*	26 344
58 Böhmiſche Weſtbahn	2463	2721	—	406	17 320	11 817	1 294 150	*48 542*	*6444*	85 523
59 Brünn-Roſſitzer	8	—	—	24	114	i. R. 210–215	248 662	*66 310*	*8804*	1668
60 Buſchtěhrader a. Kralup-Kladno, b. Prag-Weſtbybka	2	—	—	9	61	14 108	470 821	*111 569*	*14 812*	16 088
c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	100	286	169 862	*20 791*	*2760*	5970
61 Fünfkirchen-Barcs'er	95	—	—	71	313	49	77 537	*8625*	*1145*	6177
62 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	i. R. 204 u. 211b	i. R. 211b	i. R. 204 u. 211b	i. R. 204 u. 211b	i. R. 211b	i. R. 211b	2 665 920	*56 952*	*7562*	85 295
63 Graz-Köflacher	14	—	i. R. 210a	35	192	260	300 613	*56 612*	*7515*	3703
64 Kaiſer Ferdinands Nordbahn	8900	43 076	—	25 583	777 771	497 545	13 784 086	*172 791*	*22 941*	428 003
65 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	50	—	—	127	848	723	64 296	*3538*	*472*	3221
66 Kaiſerin Eliſabeth a. Lokom.-Bahn	7126	10 446	982	23 616	193 847	99 480	5 256 989	*92 341*	*12 260*	787 166
b. Pferde-Bahn	98	—	—	—	—	4555	243 486	*14 018*	*1861*	2891
67 Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	i. R. 211a	i. R. 211a	i. R. 211a	i. R. 211a	i. R. 211a	27 636	798 562	*22 744*	*3019*	51 103
68 Mohacs-Fünfkirchener	293	848	—	15	218	5	440 223	*54 483*	*7233*	821
69 a. Oeſterreichiſche nördliche	6161	—	—	11 259	240 855	198 311	6 807 877	*109 258*	*14 506*	23 090
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	33 618	—	—	15 355	598 608	230 442	9 422 439	*102 251*	*13 575*	20 291
c. Wien-Neu-Szönyer	698	—	—	3348	45 014	41 087	1 127 194	*53 856*	*7150*	36 597
70 a. Südbahn, Oeſterreichiſche	15 884	i. R. 214a	i. R. 214a	23 467	130 974	i. R. 208–215	13 424 748	*63 924*	*8487*	174 149
b. Tiroler	1291	i. R. 214a	i. R. 214a	2415	10 904	i. R. 208–215	867 634	*21 836*	*2899*	7781
71 Süd-Norddeutſche	i. R. 208 u. 211b	—	—	i. R. 208 u. 211b	i. R. 211b	17 967	966 237	*35 110*	*4661*	87 208
72 Theiß-Bahn	6609	—	—	7601	203 087	i. R. 208–215	2 742 076	*35 469*	*4709*	195 325*
73 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	i. R. 204	i. R. 211a	5739	369 845	*32 104*	*4259*	27 678
C. Fremdländiſche Bahnen.										
74 Niederländiſche Staats-E.	1412	i. R. 214a	—	i. R. 215b	52 788	90 120	689 587	*6961*	*924*	77 892
75 Lüttich-Maſtrichter	11	—	—	i. R. 215b	4333	1135	73 763	*19 110*	*2537*	7080
76 Niederländiſche Rhein-E.	1720	416	—	9499	41 863	135 977	1 060 456	*45 630*	*6058*	167 762
77 a. Warſchau-Wiener	4862	1513	1635	i. R. 215b	12 912	38 627	1 844 320	*39 748*	*5277*	161 122
…rſchau-Bromberger	1114	—	39	i. R. 215b	5053	13 077	345 360	*17 531*	*2327*	132 090

Ergebnisse.

B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.

220	221			222			223	224	225	226	227	228	229	
	Durchschnittlich			Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen				Unterhaltung			Unterhaltung			
Summe aller Einnahmen.	a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	a. auf den Personenverkehr (Kol. 200)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 217)	c. auf sonstige Quellen (Kol. 219)	Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung rc.	des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	der Brücken und Durchlässe.	der Gebäude.	der Telegraphen.	der übrigen Anlagen.	des Inventars und der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Procente.	Procente.	Procente.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
542 766	37 176	4936	12,72	36,19	60,34	3,57	30 802	33 162	1109	8942	1531	7552	2105	41
2 465 499	127 350	16 908	15,42	23,18	69,34	7,48	85 228	57 681	i. K. 224	16 422	9659	i. K. 227	2194	42
1 802 966	73 470	9754	13,34	28,98	60,35	10,67	153 711	42 552	706	24 986	12 679	11 999	5228	43a
607 137	42 517	5646	11,49	26,96	68,50	4,54	69 831	29 378	3254	7934	1466	7444	3570	- b
589 020	30 567	4058	9,98	48,22	49,15	2,52	46 934	27 650	2552	12 518	2415	8118	3022	44
179 732	29 083	3861	10,95	34,54	59,51	5,95	15 290	5350	i. K. 224	1952	555	713	732	45
290 143	30 541	4055	12,69	29,01	63,11	7,88	20 813	6503	409	1485	512	1624	502	46
357 907	17 570	2333	7,20	37,79	55,45	6,76	44 247	17 626	1014	2380	747	2326	1362	47
1 850 704	77 112	10 239	8,85	21,53	71,67	6,80	111 285	125 445	21 663	11 277	451	952	5106	48a
466 659	55 820	7411	6,98	20,79	74,71	4,50	36 123	12 285	2152	3348	34	319	334	- b
43 833	21 227	2819	5,32	56,71	35,67	7,62	9376	1731	2182	949	20	266	179	- c
31 088	8138	1082	9,92	16,28	24,63	59,09	3168	—	—	—	3	—	15	- d
381 095	31 161	4137	9,65	13,24	57,36	29,40	25 409	13 508	872	2899	187	5618	731	49
6 211 994	86 241	11 450	10,89	36,95	59,84	3,21	415 083	222 660	4384	23 095	53 089	51 344	12 666	50
567 989	18 586	2467	6,54	46,19	50,76	3,05	35 796	53 754	—	5527	1654	3912	320	51
464 354	69 203	9252	9,26	68,55	27,45	4,0	17 525	9389	221	5614	321	1365	512	52
3 377 812	87 508	11 618	11,54	32,25	60,05	7,70	164 993	346 880*	6767	22 267	3708	18 817	14 187	53a
731 689	32 219	4277	10,33	27,08	66,46	6,46	58 357	118 393	1038	3539	1606	4168	3706	- b
93 193	13 016	1728	7,55	41,12	48,86	10,01	10 744	8550	432	1476	139	1227	266	54
605 957	37 062	4921	10,91	20,73	79,01	0,26	23 870	23 381	i. K. 224	i. K. 224	i. K. 224	i. K. 224	i. K. 224	55
491 210	78 719*	10 451*	18,56	12,18	85,40	2,42	13 157	33 918	281	6264	331	5305	2219	56
109 993	18 643	2474	11,84	31,20	44,65	23,95	—	—	—	—	—	—	—	57
1 683 257	63 138	8383	16,35	18,04	76,88	5,08	38 532	183 621	6463	25 610*	1985	10 442	2720	58
263 385	70 236	9325	38,39	4,96	94,41	0,63	7766	8183	1118	5340	518	1021	1021	59
496 581	117 673	15 623	—	1,95	94,61	3,24	10 706*	37 508	1921	2791	i. K. 252	—	1426*	60a
215 997	26 438	3510	—	18,60	78,64	2,76	9253*	37 302	3099	1998	i. K. 252	121	549*	- b c
108 676	12 088	1604	9,50	22,97	71,34	5,69	11 207	31 167	1252	1588	16	138	928	61
3 381 687	72 243	9592	23,34	18,65	78,84	2,51	94 386	169 423	36 444	42 147	4677	29 253	7956	62
343 845	64 754	8596	14,63	11,50	87,42	1,06	9283	25 489	4862	8585	338	4263	320	63
16 810 259	210 726	27 978	26,37	15,46	82,0	2,54	231 312	747 313	86 979	78 867	11 505	9535	—*	64
114 169	6319	839	5,53	40,88	56,22	2,92	7958	1640	—	121	179	19	28	65
7 788 454	136 808	18 164	17,78	22,40	67,50	10,10	137 631	616 267	14 156	67 446	3112	26 027	i. K. 224	66a
265 344	15 276	2028	—	7,15	91,77	1,08	14 076	24 110	1805	1882	—	567	i. K. 224	- b
1 148 596	32 714	4343	15,51	26,03	69,52	4,45	46 343	67 266	15 175	12 003	882	14 853	1028	67
477 396	59 083	7844	23,63	7,62	92,21	0,17	21 852	42 258	301	8628	523	—	4153	68
8 609 161	138 167	18 344	17,76	20,65	79,09	0,26	127 913	774 693	19 381	65 303	8747	34 041	20 295	69a
11 586 187	125 732	16 693	21,30	18,50	81,32	0,16	169 386	802 692	29 282	86 297	8246	46 730	23 173	- b
1 392 419	66 528	8833	21,73	16,42	80,96	2,62	29 252	181 370	3420	16 399	1365	8178	2147	- c
17 270 164	82 235	10 918	14,32	21,26	77,73	1,01	239 921	632 113	45 373	92 413	5168	68 611	34 594	70a
1 449 796	36 445	4839	10,75	39,62	59,84	0,54	45 573	65 281	9666	8715	i. K. 228	9177	i. K. 224–226	- b
1 299 044	47 203	6267	12,04	18,91	74,38	6,71	51 460	123 584	9567	13 495	4392	7618	3653	71
3 835 245*	49 608	6586	24,35	23,41	71,50	5,09	114 776	185 853	i. K. 224	48 623	2567	5857	8993	72
522 377	45 345	6017	15,33	23,90	70,80	5,30	15 266	13 881	556	1373	809	1944	1044	73
1 748 693	17 653	2344	6,0	56,11	39,44	4,45	202 976	15 736	2469	10 029	2946	8905	3699	74
167 116	43 294	5748	6,54	51,62	44,14	4,24	9911	5285	1745	681	21	—	305	75
2 354 488	101 312	13 451	12,26	47,84	45,04	7,12	6304	139 823	3300	20 325	3595	38 576	i. K. 221 u. 226	76
2 767 550	59 645	7919	12,24	27,54	66,64	5,82	153 887	29 964	1500	77 614	10 868	8346	10 309	77a
659 801	33 492	4447	10,48	27,64	52,34	20,02	49 957	64 855	877	62 714	2762	417	4341	- b

(Forts.) **IV. Finanz-**

	A. Deutsche Eisenbahnen.	230	231	232	233	234	235	236		237	238	239
		(Forts.) B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.								2) Für		
											Kosten	
		Heizung der Wärter-lokale.	Grund-steuer, Feuer-versiche-rung ꝛc.	Reinigen der Bahn vom Schnee.	Büreau-bedürfnisse, Druck-sachen und Formulare.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienst-kleidung ꝛc.	Feuerung der Loko-motiven.	Schmier[illegible] der Masch[illegible] und Tender
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
	I. Staatsbahnen.											
1	Badische	13 792*	3393	1438	2861	5615	1 057 358	*10 122*	*1344*	649 515	240 767	21 5[illegible]
2	Bayerische	25 856	848	35 200	i. K. 251	34 272	2 098 726	*9357*	*1242*	928 676	871 576	73 0[illegible]
3	Braunschweigische	7793*	1723	2085	8680	20 418	617 746	*17 762**	*2358**	179 875	240 808	16 72[illegible]
4	Friedrich-Franz-E.	2171*	305	1464	i. K. 223	1137	56 094	*3633*	*482*	34 029	19 124	144[illegible]
5	Main-Neckar-E.	1570	2036	—	867	7205	159 563	*13 720*	*1822*	102 399	32 509	4[illegible]
6	Oldenburgische	91	214	—	18	526	41 890	*3262*	*433*	30 227	15 337	121[illegible]
7	Bebra-Hanauer	3602	—	75	259	942	88 720	*6434*	*854*	39 528	12 790	152[illegible]
8	Hannoversche	63 079*	1793	5598	3086	12 491	1 399 918	*13 234*	*1757*	508 926	440 562	16 51[illegible]
9	Main-Weser-B.	3516	588	1271	1124	11 702	348 696	*13 193*	*1751*	207 100	84 762	9147
10	Nassauische	7027*	77	155	1496	2002	191 778	*7647*	*1015*	98 533	33 431	2773
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	85 791	13 781	13 547	8154	75 194	1 575 741	*21 812*	*2896*	377 536	276 219	22 612
12	Preuß. Ostbahn	11 039	45 301*	19 206	4481	3301	1 256 131	*10 315*	*1369*	461 981	315 238	21 981
13	Saarbrücker	17 437*	103	358	401	1662	391 834	*20 043*	*2660*	148 490	61 374	9286
14	Westfälische	17 173*	318	908	2707	16 322	637 597	*12 295*	*1632*	228 681	110 965	11 552
15	Sächsische östliche	—	2455	1312*	709	6351	329 126	*11 964*	*1588*	399 901	100 563	4417[illegible]
16	Sächsische westliche	—	3855	9468*	1453	88 999	1 146 586	*16 301*	*2164*	736 687	180 775	17 811[illegible]
17	Württembergische	—	7961	1503	1899	3409	1 107 853	*12 588*	*1671*	476 827	318 259	48 945
	II. Privatbahnen **a) unter Staatsverwaltung.**											
18	a. Bergisch-Märkische / b. Hessische Nordbahn	95 459*	4950	4277	5110	8273	1 333 640	*13 399*	*1779*	1 101 321	226 190	56 461
19	a. Oberschlesische	44 460*	14 085	11 405	3198	89 362	663 765	*19 585*	*2600*	330 120	105 054	40 752
	b. Breslau-Posen-Glogauer	24 871*	4093	2345	2011	25 573	305 707	*10 981*	*1457*	110 771	37 064	14 868
	c. Stargard-Posener	14 012*	1959	2830	1687	13 676	184 043	*8133*	*1079*	93 144	26 494	4113
20	Rhein-Nahe-E.	8046	849	525	425	4294	352 482	*22 030*	*2925*	84 555	39 804	6370
21	Wilhelms-Bahn	—	8943	4080	411	11 861	130 966	*5294*	*703*	36 730	19 491	4473
22	a. Gößnitz-Geraer	i. K. 233	i. K. 233	i. K. 232	644	7055*	27 551	*5963*	*791*	17 233	7409	366[illegible]
	b. Greiz-Brunner	—	—	i. K. 234	i. K. 234	286	5559	*4088*	*543*	8338	1421	201[illegible]
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	219*	115	410	31 379	*6958*	*924*	36 366	13 352	751[illegible]
	b. Zittau-Reichenberger	—	4343	155*	106	386	60 949	*17 169*	*2279*	40 132	8838	497[illegible]
	b) in Privatverwaltung.											
24	Alberts-Bahn	i. K. 233	i. K. 233	i. K. 233	1225	i. K. 233	41 872	*8226*	*1092*	38 569	9003	826
25	Altona-Kieler	2214	6428	994	—	11 878	302 406	*9220*	*1224*	82 598	51 158	3964
26	Bayerische Ostbahnen	{23 987* / 4854}	8174	3082	737	8773	649 206	*7975*	*1059*	355 382	174 060	11 041
27	Berlin-Anhaltische	2142	14 138	3021	2289	8869	402 379	*8188*	*1087*	295 811*	128 316	28 820
28	Berlin-Görlitzer	1380	—	1113	2905	2818	92 865	*3365*	*447*	52 751	38 455	5277
29	a. Berlin-Hamburger	13 898	8558	i. K. 234	1161	19 986	535 855	*13 491*	*1791*	261 656	164 612	11 280
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	34 748	*16 626*	*2207*	—	—	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1919	1131	—	—	39 071*	385 154	*19 711*	*2617*	203 749	120 226	5983
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	in Kol. 234	10 350	2112	1525	18 924*	258 566	*8709*	*1156*	127 212	107 572*	6919[illegible]
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.		1550	2464	703	6590*	113 653	*4984*	*662*	43 998	37 205*	2394[illegible]
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche		3852	1673	1013	11 681*	154 023	*5055*	*671*	54 920	46 441*	2987[illegible]
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1647	5940	4752	556	8391	222 959	*9738*	*1292*	79 421	63 916	9541
33	Frankfurt-Hanauer	i. K. 248	6522*	192	i. K. 251	2005*	25 656	*4698*	*624*	69 232**	18 382	3270
34	Glückstadt-Elmshorner	55	956	21	6	4453*	25 459	*5658*	*751*	7006	3328	428
35	Hessische Ludwigs-E.	4897*	21 489	—	293	29 344*	194 373	*6854*	*910*	218 147	73 557	11 280
36	Homburger	1313	190	—	11	4956*	24 440	*10 141*	*1346*	7774	4903	240
37	Kirchheimer	—	132	—	—	—	1884	*2201*	*292*	3651	1870	316
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	7680	4799	2400	4272	338 946	1 769 929*	*25 170**	*3342**	781 383	261 278	43 956
[illegible]	…zig-Dresdener	1764	40 479*	2240	15 816	25 355	534 001	*22 685*	*3012*	333 816	108 512	39 845
[illegible]	…s-E. (Nürnb.-Fürth)	151	1344	73	i. K. 256	1145	6951	*8689*	*1154*	6689	2730	385

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

240	241	242	243	244	245	246				247	248	
der Transportkräfte:						Reparaturkosten				Ergänzung der Transportmittel, (d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- rc. Fonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren	Reinigen	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.			
	der Wagen.											
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	
27 120	12 006	12 819	12 060	93 923	34 418	210 549	in Kol. 246c	162 967	in Kol. 246c	—	63 850*	1
40 388	35 088	32 560	27 516	188 924	79 476	395 908	„ „ 246c	400 124		321 528	183 624*	2
in Kol. 239	10 101	in Kol. 241	29 339*	in Kol. 237	—	210 864	46 850	85 198		29 309	in Kol. 230	3
5224*	930	532	497	„ „ 237	—	8266	3953	6246	—	—	2659	4
7185	2536	3287	2299	17 200	11 422	12 860	9891	in Kol. 246b	—	89 184	7204	5
2984	969	414	179	in Kol. 237	1997	9860	627	1772	in Kol. 246c	—	2043	6
873	420	34	295	—	336	1867	in Kol. 246c	4872	„ „ 246c	—	873	7
70 694	30 157	8546	11 207*	128 830	154 081*	392 868	„ „ 246c	352 135	20 592	12 271	in Kol. 230	8
13 108	2847	3357	2992	26 476	26 534	104 202	20 538	45 732	—	—	8381	9
12 112	2052	2299	1507	5446	16 940	27 839*	12 662*	31 011*	—	—	726	10
38 996	21 215	6809	25 516	181 206	270 521	317 770	49 407	229 13 4	—	560 558	22 329	11
49 931	17 992	9522	14 488	68 384	102 670	280 120	68 459	107 316	1513	310 979	72 806	12
18 438	7912	2416	3119	12 481	25 513	91 782	in Kol. 246c	140 038	15 497	in Kol. 246	in Kol. 230	13
17 124	3514	732	4883	23 536	60 326	77 403	11 718	60 896	21 077	284 586	11 477	14
1445*	10 574*	654*	7989	69 475	15 488	70 546	24 444	59 971	—	—	7302	15
5803*	12 842*	592*	14 494	105 078	22 594	87 388	37 268	97 714	281	—	5801	16
37 057	11 266	8066	1587	32 485	31 630	198 432	in Kol. 246c	217 651	in Kol. 246c	13 146	129 915	17
81 097	18 518	13 615	21 166	123 934	12 892	214 491	in Kol. 246c	242 078	11 769	—	in Kol. 230	18
8542	6411	2622	12 734	48 874	61 996	148 208	in Kol. 246c enth.	129 218	—	—	—	19a
3014	1968	906	4492	17 243	21 690	52 290		39 672	—	—	—	- b
11 115	2281	1270	4613	6747	12 701	30 455		18 879	3889	—	—	- c
10 007	5078	1710	1527	6482	4053	77 036		36 540	10 440	—	in Kol. 230	20
5888	5119	638	2108	2756	30 975	20 652		28 223	677	—	861	21
163*	231*	29*	—	—	3245	—	—	—	—	—	—	22a
49*	49*	25*	—	—	108	340	in Kol. 246c	109	—	—	—	- b
137*	701*	27*	809	2896	1300	6472	2161	5273	—	—	735	23a
91*	464*	18*	740	5895	1126	4284	1431	3490	—	—	927	- b
389	1865	144	in Kol. 244	10 053	in Kol. 244	8544	in Kol. 246c	9109	—	—	—*	24
2885	1299	2441	2044	64 674	9659	38 390	15 820	30 802	—	—	7453	25
in Kol. 252	13 122	in Kol. 241	in Kol. 252	30 327	44 742	106 868	in Kol. 246c	105 405	in Kol. 246c	—	445	26
in Kol. 239	27 421	in Kol. 241	26 733*	51 624	716	39 325	„ „ 246c	87 398	„ „ 246c	—	11 322	27
9454	9965	1658	2531*	11 993	16 092	10 466	2462	6818	—	—	2101	28
21 105	13 575	10 914	22 951*	205 149*	67 356*	125 562	42 130	110 769	—	249 756	10 503*	29a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
1755	7532	1088	6375	52 255*	10 077	61 008	28 146	47 952	—	—	—	30
15 100	1277*	4857	4246	58 560	14 053	40 957	13 942	14 622	—	—	4428	31a
5222	442*	1679	1469	20 254	4861	22 035	4654	9993	—	—	1531	- b
6519	552*	2097	1833	25 282	6067	25 333	7348	14 181	—	—	1912	- c
11 303	4218	13 632	1794	12 035	1307	45 255	8407	65 064	—	—	231	32
i K. 237 u. 230	800	in Kol. 237	4709*	in Kol. 237	6602*	14 615	9828	in Kol. 246b	—	—	1717*	33
62	89	14	53	„ „ 237	1584	1822	1500	1164	120	—	764	34
12 818	1959	4292	1472	36 784	31 607*	34 457	in Kol. 246c	24 712	—	—	22 081*	35
895	74	660	245	1493	4586	1824	3497	221	8	—	633	36
134	42	61	35	401	53	111	21	—	—	—	in Kol. 259	37
59 086	24 241	13 644	17 732	154 067	120 172	258 232*	in Kol. 246c	467 088*	103 253*	—	44 402	38
in Kol. 239	in Kol. 239	in Kol. 239	22 821*	—	—	36 827	„ „ 246c	98 004	—	84 038	11 210	39
212*	115	230	88	—	—	725	2060	—	48	1565	297	40

(Fortſ.) **IV. Finanz=**

Nr.	A. Deutſche Eiſenbahnen.	230 Heizung der Wärter-lokale. Thlr.	231 Grund-ſteuer, Feuer-verſiche-rung ꝛc. Thlr.	232 Reinigen der Bahn vom Schnee. Thlr.	233 Bureau-bedürfniſſe, Druck-ſachen und Formulare. Thlr.	234 Sonſtige Ausgaben Thlr.	235 Zuſammen. Thlr.	236 Durchſchnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	236 pro Kilo-meter Thlr.	237 Beſoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienſt-kleidung ꝛc. Thlr.	238 Feuerung der Loko-motiven. Thlr.	239 Schmieren der Maſchinen und Tender. Thlr.
		(Fortſ.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.								2) Für Koſten		
	II. Privatbahnen.											
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	2171	1957	—	140	3136	92 607	*6343*	*842*	42 847	31 189	1901
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	10 370*	10 410*	838	i. K. 251	14 635*	207 437	*10 715*	*1423*	108 337	89 865	7929
43	a. Magdeburg-Halberſtädter	5205	32 614	2920	—	6764	299 364	*12 199*	*1619*	126 875	101 906	19 107
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	2500	5170	820	—	2723	134 090	*9390*	*1247*	36 673	33 735	7815
44	Mecklenburgiſche	1159	1062	1956	217	1560	109 163	*5665*	*752*	57 712	23 164	2265
45	Neiſſe-Brieger	242	119	38	98	709	25 798	*4425**	*588**	11 307	8136	753
46	Niederſchleſiſche Zweigbahn	280	259	133	—	1368	33 888	*3567*	*474*	19 068	14 545	1249
47	Oſtpreußiſche Südbahn	795	43	1747	565	378	73 230	*3595*	*476*	30 250	27 242	6575
48	a. Pfälziſche Ludwigsbahn	10 618*	5543	321	—	2764	295 425	*12 309*	*1634*	124 387	76 048	7895
	b. Pfälziſche Maximiliansb.	2694*	2224	i. K. 234	in Kol. 234	175	59 688	*7140*	*948*	48 044	20 692	2085
	c. Neuſtadt-Dürkheimer	542*	279	i. K. 234		136	15 660	*7583*	*1001*	6061	2117	200
	d. Pfälziſche Nordbahnen	—	110	—		20	3316	*868*	*115*	2567	780	76
49	Rechte Oder-Ufer-E.	502	221	2097	108	2016	54 168	*4429*	*588*	36 269	12 435	3582
50	Rheiniſche	3806	24 893	—*	8144	76 468*	895 632	*12 434*	*1651*	428 041	162 167	26 524
51	Schleswigſche	211	6635	—	i. K. 234	7335	115 144	*3768*	*500*	35 782	31 848	1799
52	Taunus-E.	521*	3242	115	95	428	39 348	*5864*	*784*	49 327	16 737	4399
53	a. Thüringiſche	2900	4006	3004	2680	4878	595 087	*15 417*	*2047*	203 102	145 087	14 543
	b. Werra-E.	1435	1154	16	484	2218	196 114	*8636*	*1147*	50 895	42 664	2540
54	Tilſit-Inſterburger	660*	117	708	327	9	24 655	*3443*	*457*	7855	6972	420
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.											
55	Ungariſche Nordbahn	i. K. 234	i. K. 234	i. K. 234	i. K. 234	3571	50 822	*3108*	*413*	67 824	23 561	i. K. 238
56	Auſſig-Teplitzer	225	1755	204	114	—	63 773	*10 220*	*1357*	35 130	6579	2738
57	Böhmiſche Nordbahn	—	—	—	—	—	16 944	*2872*	*381*	32 496	6097	i. K. 237
58	Böhmiſche Weſtbahn	1017	6513	1328	398	6813*	285 444	*10 707*	*1421*	96 160	33 593	8659
59	Brünn-Roſſitzer	—	i. K. 260 u. 271	214	1078	220	26 479	*7061*	*937*	20 299	4783	520
60	Buſchtěhrader a. Kralup-Kladno	i. K. 223	i. K. 257	i. K. 224	124	1544	56 020	*13 275*	*1762*	21 375	10 923	i. K. 238
	b. Prag-Wejhybka, c. Pferde-Bahn	i. K. 223 u. 248	i. K. 257	i. K. 224	51	—	52 373	*6410*	*851*	20 211	14 187	i. K. 238
61	Fünfkirchen-Barcs'er	—	966	—	124	744	48 030	*5342*	*709*	14 942	9334	4356
62	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	i. K. 223	5333*	28 092	2394	111 677*	531 782	*11 360*	*1508*	297 306	84 905	4153
63	Graz-Köflacher	i. K. 226	1666*	1077	508	381	56 772	*10 691*	*1419*	16 082	4816	1926
64	Kaiſer Ferdinands Nordbahn	4953	—	34 578	15 310	9039	1 229 391	*15 411*	*2046*	1 112 190	283 901	36 519
65	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	404	141	542	11 033	*611*	*81*	26 764	5659	1122
66	Kaiſerin Eliſabeth a. Lokom.-Bahn	i. K. 234	21 638	2173	3679	5800	897 929	*15 772*	*2094*	784 112	357 765	41 288
	b. Pferde-Bahn	i. K. 234	2833	2119	168	484	48 044	*2766*	*367*	54 779*	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	1973	1428	12 686	145	15 048	188 830	*5378*	*714*	82 585	49 171	2206
68	Mohacs-Fünfkirchener	677	293	600	32	—	79 317	*9816*	*1303*	23 989	16 324	4555
69	a. Oeſterreichiſche nördliche	—*	—*	16 172	2987	26 059	1 095 591	*17 583*	*2335*	737 913	185 693	27 642
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	—*	—*	10 737	6213	44 311	1 227 067	*13 316*	*1768*	940 019	339 596	26 223
	c. Wien-Neu-Szönyer	—*	—*	10 995	860	12 245	266 231	*12 768*	*1695*	149 987	71 672	2965
70	a. Südbahn, Oeſterreichiſche	—	—	100 200	12 276	237 800	1 468 469	*6992*	*928*	1 709 382	638 426	61 827
	b. Tiroler	—	—	48 781	1044	43 133	231 370	*5816*	*772*	70 180	164 670	7889
71	Süd-Norddeutſche	142	7786	11 523	530	9268	243 018	*8831*	*1172*	141 866	53 698	7986
72	Theiß-Bahn	i. K. 223	19 759*	2675	4332	4265	397 700	*5144*	*684*	355 414	179 930	9636
73	Turnau-Kralup-Prager	—	554	701	30	70	36 228	*3145*	*417*	31 931	13 773	3286
	C. Fremdländiſche Bahnen.											
74	Niederländiſche Staats-E.	—	8637	—	2538	20 841	278 776	*2814*	*372*	294 663	83 293	16 408
75	Lüttich-Maſtrichter	—	2642	—	—	8032*	28 622	*7415*	*984*	31 736*	5250	3041
76	Niederländiſche Rhein-E.	—	5814	i. K. 224	i. K. 224 u. 236	i. K. 224	217 737	*9369*	*1244*	160 651	69 108	12 973
77	a. Warſchau-Wiener	26 983*	—	5913	7046	1545	333 975	*7198*	*956*	191 575	93 341	16 382
	b. Warſchau-Bromberger	4416*	—	1578	1720	3262	196 899	*9995*	*1327*	45 187	28 881	4118

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

240	241	242	243	244	245	246				247	248	
der Transportkräfte:						Reparaturkosten						
Putzen der Maschinen und Tender. Thlr.	Schmieren der Wagen. Thlr.	Reinigen der Wagen. Thlr.	Beleuchtung der Züge. Thlr.	Güterverladung. Thlr.	Sonstige Kosten. Thlr.	a. der Lokomotiven und Tender. Thlr.	b. der Personenwagen. Thlr.	c. der Lastwagen. Thlr.	d. der sonstigen Transportmittel. Thlr.	Ergänzung der Transportmittel, (d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- rc. Fonds geschehen ist). Thlr.	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale. Thlr.	
4531	680	14 464*	4576	46 668	756	15 909	6223	9743	—	—	2504	41
14 155	2124	31 664	8502	128 203	4270	53 579	20 697	59 536	—	—	838	42
i. K. 239	9241	i. K. 241	i. K. 241	37 862	6536	38 294	8042	47 708	—	—	13 792	43a
i. K. 239	3315	i. K. 241	i. K. 241	9645	2369	24 478	3892	12 836	—	—	4714	- b
560	777	8	1319	3585	1100	20 617	7096	16 554	—	—	4679	44
1137	2037*	i. K. 241	322	1657	718	3445	820	2697	905	—	1247	45
1394	200	359	448	6866*	—	5148	2575	4027	14	—	1759	46
i. K. 239	2925	i. K. 241	868	2686	13 388	10 424	in Kol. 246c	4139	i. K. 246c	—	5560	47
11 801	4629	2454	3542	in Kol. 252 enth.	—	27 462		53 502	230	433	12 666	48a
3488	1186	603	1056		—	9291		15 111	80	158	6540	- b
397	89	63	55		—	722	719*	i. K. 246b	—	16	265	- c
149	24	28	27		i. K. 252	274	—	126	5	—	210	- d
i. K. 239	1253	136	406	8041	569	11 177	1011	6301	—	—	744	49
46 013	i. K. 242	17 567	9200	132 243*	62 420	65 073	in Kol. 246c	66 358	—	—	37 414	50
981	1250	—	520	15 249*	1590	12 917		15 104	i. K. 246c	—	2573	51
i. K. 239	3713	i. K. 241	457	11 546	31 108*	5118		11 257	2250	8651	3567	52
21 887	3297	4727	4134	46 042	50 132	157 624*	34 509*	109 551*	—	—	30 400	53a
6381	398	230	1486	25 558*	15 105	38 499	i. K. 246c	26 212	—	—	6612*	- b
666	494	1111	i. K. 245	818	1091	1426	i. K. 246c	1385	128	—	351	54
i. K. 245	i. K. 245	i. K. 245	i. K. 245	i. K. 245	16 525	47 361	i. K. 246a	i. K. 246a	—	—	123	55
i. K. 239	1204	3201	224	5900	24 401	12 196	1957	12 307	i. K. 246c	—	2707	56
i. K. 237	i. K. 237	i. K. 237	i. K. 237	i. K. 237	i. K. 237	383	2	915	—	—	—	57
3340	1796	1669	1755	17 767	12 621*	41 672	12 653	55 932	24	—	7792	58
i. K. 239	270	326	108	6180	4395*	10 454	1526	8034	74	—	1242	59
i. K. 238	i. K. 238	i. K. 243	825	5605	2896	9377	980	6485	—	—	2999	60a
i. K. 238	i. K. 238	1321	i. K. 237	i. K. 237	577	4850	1432	6939	121	—	2434	- bc
i. K. 239	827	156	174	6533	91	1598	761	1502	15	—	907	61
i. K. 237 u. 239	19 435	12 686	2922	i. K. 237	24 781	106 408	22 014	166 016	3716	—	24 740	62
732	657	213	903	17 614	833	10 079	2352	2480	43	—	158	63
22 177	25 401	21 503	15 231	213 477	85 749	467 321	89 883	387 251	—	—	34 018*	64
i. K. 239	532	576	204	—	799	177	82	258	75	—	1282	65
i. K. 239	27 702	12 214	7841	i. K. 231	65 565	227 160	61 026	126 509	639	444 177	35 910	66a
—	1168	i. K. 241	—	—	126 150*	—	901	14 136	61	—	1361	- b
—	4483	3274	1397	39 027	14 375	23 840	9384	19 658	1030	—	11 005	67
605	1577	463	465	23 154	4198	13 898	1177	16 660	1241	—	164	68
in Kol. 239	21 519	in Kol. 241 enthalten	7585	80 202	9260	254 274	56 575	330 405	481	—	31 289	69a
	34 092		8578	123 679	26 972	293 270	65 266	499 764	423	—	33 716	- b
	1804		1140	20 418	6905	59 986	9157	55 620	52	—	6866	- c
5701	37 009		21 372	600 824	21 373	369 075	137 497	258 849	—	—	99 558	70a
1515	1562		—	—	4658	31 183	30 987	29 329	—	—	5743	- b
i. K. 239	1851	1509	2038	i. K. 237	27 696	76 028	23 149	56 381	—	—	1151	71
i. K. 239	21 645	i. K. 241	2135	11 444	9489	72 414	30 425	63 426	446	—	5152	72
1047	978	548	577	5280	1781	2943	1463	5225	14	—	2813	73
3143*	6347*	2298	3391	—	11 689	53 711	i. K. 246c	50 641	i. K. 246c	—	13 788	74
i. K. 246a	i. K. 239	i. K. 246b	691	i. K. 237	1127	7194	5210	i. K. 246b	207	1005	454	75
i. K. 239	14 508	i. K. 241	775	131 451*	4710	56 835	33 279	55 791	—	20 571	1048	76
18 083	15 880	27 304	3694	14 015	5139	92 522	i. K. 246c	68 200	—	—	4039	77a
4833	6054	73	732	1375	7128	59 087	i. K. 246c	69 855	—	71 723	1843	- b

(Fortſ.) IV. Finanz-

A. Deutſche Eiſenbahnen.

(Fortſ.) B. Ausgaben. 2) Für die Transport-Verwaltung. — 3) Für die allge-

	249	250	251	252	253	254		255	256	257	258
	Wagenmiethe (u. Konventionalſtrafen).	Entſchädigungen im Güter-Verkehre.	Druckſachen u. Büreaubedürfniſſe.	Sonſtige Ausgaben.	Zuſammen.	Durchſchnittlich a. pro Nutzmeile.	Durchſchnittlich b. pro Achsmeile.	Beſoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorſtände ꝛc.	Beſoldung der Büreau- u. Kaſſen-Beamten.	Gerichtskoſten, Stempel, Porto und Inſerate.	Druckſachen, Schreibmaterialien u. ſonſtige Büreaubedürfniſſe.
	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr	Sgr.	Thlr.		Thlr.	
I. Staatsbahnen.											
1 Badiſche	222 290	839	43 887	17 434	1 826 038	2,77	2,77	11 032	59 641	631	6506
2 Bayeriſche	167 088	5080	51 048	845 027	4 646 687	3,39	2,46	i. K. 256	54 884	124	21 784
3 Braunſchweigiſche	in Kol. 252	716	14 895	77 259	941 940	3,08	2,11	7500	84 064	—	6200
4 Friedrich-Franz-E.	4239	9	1496	5678	94 323	2,19	3,46	4400	13 531	i. K. 255	1244
5 Main-Neckar-E.	29 639	3007	9849	2206	347 540	4,18	3,69	15 229	i. K. 255	—	3145
6 Oldenburgiſche	—	83	200	352	68 254	1,87	2,46	i. K. 256	12 204*	97	2121
7 Bebra-Hanauer	3510	33	3502	1517	71 971	2,12	3,39	3150	14 554	2	1909
8 Hannoverſche	403 014	10 366	28 110	27 091	2 615 968	3,67	2,52	i. K. 256	146 835	2118	24 164
9 Main-Weſer-B.	48 877*	1664	9413	8377	623 507	3,26	2,42	6816	40 400	294	6274
10 Naſſauiſche	28 541	550	6876	8766	292 064	1,98	2,29	6238	20 907	65	1920
11 Niederſchl.-Märk.u.Schl.Gb.	341 460	6979	39 523	64 532	2 852 322	4,63	2,41	7625	73 072	515	12 320
12 Preuß. Oſtbahn	156 257	25 113	30 603	142 949	2 258 302	3,89	2,49	26 499	118 106	11 795	i. K. 257
13 Saarbrücker	116 997	120	6983	6015	666 461	4,15	3,71	3381	31 380	144	2651
14 Weſtfäliſche	222 886	1645	15 415	51 658	1 220 074	4,07	2,87	9549	52 730	277	8052
15 Sächſiſche öſtliche	129 573	937	13 682	64 253	981 214	4,85	2,0	i. K. 256	40 576	187	5558
16 Sächſiſche weſtliche	122 312	833	21 427	103 446	1 573 146	2,65	1,53	i. K. 256	66 610	421	5993
17 Württembergiſche	28 627	5945	25 470	36 581	1 621 889	2,90	2,74	10 050	32 822	700	4099
II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.											
18 a. Bergiſch-Märkiſche / b. Heſſiſche Nordbahn	284 223	29 665	57 449	121 298	2 616 167	2,93	2,35	13 869	177 026	640	34 588
19 a. Oberſchleſiſche	375 940	9642	12 797	105 761	1 398 671	4,01	1,58	3906	42 975	452	5803
b. Breslau-Poſen-Glogauer	115 421	3402	4515	58 602	485 918	3,46	1,80	3265	38 048	377	4850
c. Stargard-Poſener	122 435	6244	3048	25 869	373 297	3,31	1,95	i. K. 256	27 656	131	4440
20 Rhein-Nahe-E.	83 641	4987	4201	4197	380 628	3,09	3,03	6560*	26 484	53	2650
21 Wilhelms-Bahn	50 111	3964	3591	31 500	247 757	2,91	1,56	4670	15 434	923	3286
22 a. Gößnitz-Geraer	18 752	—	—	8250	55 678	3,22	2,35	in Kol. 256	2821	i. K. 256	3296
b. Greiz-Brunner	1021	—	—	1186	12 847	1,82	3,72		3406	—	i. K. 256
23 a. Löbau-Zittauer	17 200	19	1051	2307	91 557	4,13	2,03		2718*	463	133
b. Zittau-Reichenberger	11 846	126	2094	2975	84 974	5,06	2,85		2367*	3	434
b) in Privatverwaltung.											
24 Alberts-Bahn	4953	i. K. 251	13 885	i. K. 251	97 340	2,55	3,35	i. K. 256	5141	i. K. 258	2628
25 Altona-Kieler	13 564*	390	10 158	29 515	366 814	2,99	3,18	5628	19 088	2113	2345
26 Bayeriſche Oſtbahnen	12 571	3272	1291	575 300*	1 433 826	3,11	2,43	10 301	36 263	284	13 641
27 Berlin-Anhaltiſche	43 491	2202	21 850	8462	773 491	3,34	2,34	29 004	40 704	2917	2986
28 Berlin-Görlitzer	25 268	1169	4892	9388	210 740	2,36	2,0	11 000	26 794	1181	1673
29 a. Berlin-Hamburger	45 020	2587	16 037	29 898*	1 410 860	5,25	3,29	17 127	46 703	526	8465
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	91 489	—	—	—	—	—	—
30 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	1235	—	31 572	578 953	3,05	2,01	i. K. 256	48 627	283	5768
31 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	30 848*	668	5901	33 448*	484 610	3,04	2,46	6070	25 598	369	2201
Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	10 669*	231	2041	11 569*	180 247	2,56	2,72	4649	19 605	282	1685
Berlin-Stettiner c. Vorpommerſche	13 318*	288	2548	14 440*	226 066	2,42	2,72	6212	26 201	377	2253
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	28 101	373	5838	29 088	379 524	3,14	2,21	i. K. 256	28 789	1217	2497
33 Frankfurt-Hanauer	6158*	886	5193	10 658*	152 050	4,21	2,99	i. K. 256	5907	188	327
34 Glückſtadt-Elmshorner	2022	—	633	1749	22 338	2,20	2,93	3167*	731	499	146
35 Heſſiſche Ludwigs-E.	—	3938	10 216	24 590	511 910	2,14	2,12	i. K. 256	22 780	4698	1159
36 Homburger	427	691	1310	654	30 135	1,92	3,14	1203	1326	9	648
37 Kirchheimer	248	—	271	935	8149	1,98	6,85	298	i. K. 257	—	142
38 Köln-Mindener (u. Gießener)	347 741	3658	29 502	107 215*	2 836 650*	3,61*	2,26*	—*	75 789	3026	8312
39 Leipzig-Dresdener	149 110	1350	8144	98 671*	992 348	4,75	2,74	i. K. 256	40 850	2376	2625
40 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	15 144	1,60	2,85	228	543	191	252

Ergebnisse.

259	260	261	262		263	264	265			266			267	
meine Verwaltung.					(Forts.) B. Ausgaben.									
Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes. Thlr.	Sonstige Ausgaben	Zusammen. Thlr.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	Zins für gepachtete Bahnstrecken. Thlr.	Summe aller Ausgaben Thlr.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Durchschnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile. Thlr.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen a. auf die Bahn-Verwaltung. Procente.	b. auf die Transport-Verwaltung. Procente.	c. auf die allgemeine Verwaltung. Procente.	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
1796	7620	87 226	835	111	60 868	3 031 490	29 021	3853	4,60	35,59	61,47	2,94	49,56	1
1236	14 320	92 348	412	55	592 937	7 430 698*	33 130	4399	5,41	30,69	67,96	1,35	57,88	2
s. K. 258	16 118	113 882	3274*	435*	—	1 673 568	48 119*	6389*	5,47	36,91	56,28	6,81	54,99	3
579	1320	21 074	1365	181	—	171 491	11 107	1475	3,98	32,71	55,0	12,29	70,47	4
—	393	18 767	1613	214	—	525 870	45 217	6003	6,33	30,34	66,09	3,57	51,01	5
361	591	15 374*	1197	159	—	125 518	9776	1298	3,43	33,37	54,38	12,25	52,71	6
256	2245	22 116	1604	213	—	182 807	13 256	1760	5,39	48,53	39,37	12,10	97,81	7
4231	50 838	228 186	2157	286	—	4 244 072	40 122	5327	5,95	32,98	61,64	5,38	53,99	8
1741	18 164	73 689	2788	370	—	1 045 892	39 572	5253	5,47	33,34	59,61	7,05	44,61	9
1009	3740	33 879	1351	179	—	517 721*	20 643	2741	3,51	37,04	56,41	6,55	54,53	10
1908	74 386	169 826	2351	312	—	4 597 889	63 647	8450	7,47	34,27	62,04	3,69	63,30	11
4742	25 357	186 499	1531	203	—	3 700 932	30 390	4035	6,37	33,94	61,02	5,04	50,03	12
822	15 340	53 718	2748	366	39 232	1 151 245	58 887	7817	7,17	35,24	59,93	4,83	63,46*	13
1387	10 590*	82 585	1592	211	—	1 940 256	37 413	4967	6,47	32,86	62,88	4,26	75,30	14
1376	11 128	58 825	2138	284	97 055	1 466 220	53 298	7076	7,25	24,04	71,66	4,30	46,89	15
1974	3777	78 775	1120	149	76 088	2 874 595	40 867	5426	4,83	40,97	56,21	2,82	50,01	16
2647	17 120	67 438	766	102	14 119	2 811 299	31 943	4241	5,002	39,61	57,98	2,41	51,61	17
2486	108 512	337 121	3387	450	13 549*	4 300 477	43 208	5737	4,80	31,11	61,03	7,86	43,66	18
546	27 666	81 348	2400	319	—	2 143 784	63 257	8398	6,14	30,96	65,25	3,79	33,93	19a
456	20 896	67 892	2439	324	—	859 517	30 873	4099	6,12	35,57	56,54	7,89	46,18	- b
307	5420	37 954	1677	223	—	595 294	26 306	3493	5,28	30,92	62,71	6,37	43,75	- c
700	5655	42 102	2631	349	—	775 212*	48 451	6432	6,30	45,47	49,10	5,43	87,27	20
677	14 935	39 925	1614	214	5446	424 094	17 142	2276	4,98	31,28	59,18	9,54	35,82	21
s. K. 258	1779	7896	1709	227	—	91 125	19 724	2619	5,28	30,23	61,10	8,67	61,13	22a
s. K. 256	—	3406	2504	333	—	21 812	16 038	2130	3,09	25,49	58,90	15,61	78,83	- b
—	4134	7448	1651	219	—	130 384	28 910	3838	5,88	24,07	70,22	5,71	60,97	23a
42	696	3542	998	132	—	149 465	42 103	5590	8,91	40,78	56,85	2,37	83,18	- b
s. K. 258	s. K. 256	7769	1526	203	—	146 981	28 877	3834	3,85	28,49	66,23	5,26	49,18	24
608	10 650	40 432	1233	164	32 222	741 874	22 618	3003	6,05	42,61	51,69	5,70	54,90	25
1479	12 752	74 720	918	122	—	2 157 752*	26 508*	3519*	4,70*	30,09*	66,45*	3,46*	39,53*	26
—	3431	79 042	1608	214	—	1 254 912	25 536	3390	5,42	32,06	61,64	6,30	36,43	27
1500	2000	44 148	1600	212	—	347 753	12 600	1673	3,89	26,70	60,60	12,70	48,40	28
3221	25 151	101 193	2548	338	139 271*	2 187 179	55 065	7311	8,14	26,17	68,89	4,94	58,92	29a
—	—	4049	1937	257	—	130 286	62 338	8276	—	26,67	70,22	3,11	40,44	- b
1286	4066	60 030	3072	408	—	1 024 137	52 412	6959	5,41	37,60	56,53	5,87	38,43	30
451	2331	37 020	1247	166	—	780 196	26 278	3489	4,90	33,14	62,11	4,75	39,81	31a
345	1786	28 352	1243	165	—	322 252	14 134	1876	4,58	35,27	55,93	8,80	71,55	- b
462	2386	37 891	1244	165	—	417 980	13 718	1821	4,47	36,85	54,09	9,06	67,19	- c
—	16 526	49 029	2141	284	—	651 512	28 456	3778	5,39	34,22	58,25	7,53	41,70	32
s. K. 243 u. 218	1550	7972	1460	194	25 980	211 658	38 765	5147	5,86	13,62*	81,88*	4,30	58,55	33
40	454	5037	1119	149	—	52 834	11 741	1559	5,20	48,19	42,28	9,53	58,56	34
1678	9367	39 682	1399	186	—	745 965	26 303	3492	3,12	26,06	68,62	5,32	35,58	35
70	1952	5208	2161	287	—	59 783	24 806	3293	3,82	40,88	50,41	8,71	40,76	36
258	499	1197	1398	186	—	11 230	13 119	1742	2,72	16,78	72,56	10,66	51,54	37
2555	72 952*	162 634	2312	307	—	4 769 213*	67 821*	9004	6,07	37,11	59,48	3,41	48,73	38
—	3290	49 141	2087	277	—	1 575 490	66 928	8886	7,34	33,90	62,99	3,11	49,43	39
50	470	1734	2168	288	—	23 829	29 786	3955	2,83	29,17	63,55	7,28	38,23	40

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Fortſ.) IV. Finanz-

Nr.	II. Privatbahnen.	249	250	251	252	253	254		255	256	257	258
		(Fortſ.) B. Ausgaben. 2) Für die Transport-Verwaltung.							3) Für die allge-			
		Wagenmiethe (u. Konventionalſtrafen).	Entſchädigungen im Güter-Verkehre.	Druckſachen u. Büreaubedürfniſſe.	Sonſtige Ausgaben.	Zuſammen.	Durchſchnittlich a. pro Nutzmeile.	Durchſchnittlich b. pro Achsmeile.	Beſoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorſtände ꝛc.	Beſoldung der Büreau- u. Kaſſen-Beamten.	Gerichtskoſten, Stempel, Porto und Inſerate.	Druckſachen, Schreibmaterialien u. ſonſtige Büreaubedürfniſſe.
		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.		Thlr.	
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	5035	247	2443	8824	198 540	4,65	4,09	4400	10 635	1117	578
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	49 124	2065	10 802	48 085	639 775 (35 340*)	4,0	2,65	14 000	24 901	2476	4960
43	a. Magdeburg-Halberſtädter	—	1023	1975	8418	420 779	3,11	2,01	i. K. 256	34 904	868	6358
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	—	603	677	3039	143 791	2,72	2,19	i. K. 256	13 857	375	2577
44	Mecklenburgiſche	—	107	2881	9756	152 180	2,35	2,59	10 421	10 619	386	2280
45	Neiſſe-Brieger	6780	1636	1017	324	44 938	2,74	2,43	—	6918	858	361
46	Niederſchleſiſche Zweigbahn	20 185	14	1545	679	80 075	3,50	2,64	2519	7875	128	1067
47	Oſtpreußiſche Südbahn	2019	440	2708	3656	112 880	2,27	2,39	5500	8302	96	1225
48	a. Pfälziſche Ludwigsbahn	14 822	8190*	12 081	109 552*	469 694	2,25	1,60	in Kol. 256 enth.	23 638	2525	4739
	b. Pfälziſche Maximiliansb.	1182	1645*	3327	34 801*	149 289	2,22	1,99		8235	289	1679
	c. Neuſtadt-Dürkheimer	256	—	318	5005*	16 283	1,98	2,88		2033	66	413
	d. Pfälziſche Nordbahnen	—	—	120	1028	5424	1,72	2,49		1034	14	217
49	Rechte Oder-Ufer-E.	5481	608	1639	2399	92 051	2,33	2,86	—	7633	286	512
50	Rheiniſche	—	5285	29 264	110 993	1 198 562	2,10	2,0	5000	78 956	1307	8342
51	Schleswigſche	—	380	i. K. 252	1660	121 653	1,40	2,20	12 704	10 654	i. K. 258	6424
52	Taunus-E.	—	1722	8549	1793	160 194	3,19	2,60	5606	6246	i. K. 258	2529
53	a. Thüringiſche	131 731	5821	16 837	25 485	1 004 909	3,43	2,49	8460	35 442	2959	4871
	b. Werra-E.	33 155	1284	3685	7462	262 166	3,77	3,23	4305	14 505	874	1273
54	Tilſit-Inſterburger	3135	95	606	395	26 948	2,18	2,12	i. K. 256	8353	312	386
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.											
55	Ungariſche Nordbahn	2465	8886*	i. K. 252	3267	170 012	3,06	2,26	i. K. 256	22 356	i. K. 258	2916
56	Auſſig-Teplitzer	19 974	—	2483	261	131 262	5,04	5,31	4000	14 564	3733	859
57	Böhmiſche Nordbahn	186	—	—	—	40 079	4,31	5,87	—	—	—	—
58	Böhmiſche Weſtbahn	37 522	4105*	5599	2693	345 352	3,35	2,86	19 690	41 459	6451	4495
59	Brünn-Roſſitzer	—	—	1540	364	60 115	8,76	5,25	4468	i. K. 255	151	1092
60	Buſchtěhrader a. Kralup-Kladno, b. Prag-Weſhybka	36 557	—	i. K. 248	1906	99 928	—	—	—	15 228	i. K. 258	6583
	c. Pferde-Bahn	640	—	i. K. 248	770	53 482	—	—	—	6527	i. K. 258	3013
61	Fünfkirchen-Barcs'er	—	9	4121	407	45 763	4,0	3,59	2516	3129	1063	1899
62	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	—	—	16 840	49 414	835 336	5,77	2,75	i. K. 256	63 820	2909	9411
63	Graz-Köflacher	—	—	1363	1057	61 308	2,61	2,96	2200	5998	400	3013
64	Kaiſer Ferdinands Nordbahn	401 219	—	31 065	129 175	3 356 080	5,27	2,49	31 700	183 190	43 110	12 647
65	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	1346	154	39 032	2,92	3,25	1505	1467	144	1423
66	Kaiſerin Eliſabeth a. Lokom.-Bahn	353 108	—	32 285	43 018	2 620 319	5,98	4,26	in Kol. 256	56 690	1939	i. K. 259
	b. Pferde-Bahn	—	—	1356	8630	208 542	—	—		1157	59	i. K. 259
67	Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	—	—	6248	10 167	277 850	3,75	2,59		69 724	21 924*	3437
68	Mohacs-Fünfkirchener	43*	72	1352	913	110 850	5,49	3,22	6286	4892	1954	1411
69	a. Oeſterreichiſche nördliche	—*	—*	19 270	7603	1 769 711	3,65	1,76	in Kolonne 256 enthalten	186 205	7703	in Kol. 259
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	—*	—*	20 458	17 746	2 429 802	4,45	1,85		240 148	9837	
	c. Wien-Neu-Szönyer	—*	—*	3655	2316	392 543	6,12	3,37		41 937	1769	
70	a. Südbahn, Oeſterreichiſche	—	—	82 599	—	4 043 492	3,35	2,49		125 629	27 429	6429
	b. Tiroler	—	—	850	—	348 566	2,56	2,80		28 209	1356	3497
71	Süd-Norddeutſche	—	—	183	6822	400 358	3,71	3,57		27 039	2978	2887
72	Theiß-Bahn	—	—	8402	10 304	780 262	4,92	2,57		40 725	i. K. 258	4315
73	Turnau-Kralup-Prager	12 976	—*	2560	83	87 278	2,36	2,35	—	8750	2336	1299
	C. Fremdländiſche Bahnen.											
74	Niederländiſche Staats-E.	3942*	3352	18 386	64 328	629 380	2,16	3,31	24 034	58 362	1853	6026
75	Lüttich-Maſtrichter	—	693	1613	2864	61 085	2,39	3,98	2200	5439	1748	1613
76	Niederländiſche Rhein-E.	26 850	i. K. 244	8640	6523	603 713	3,14	3,44	20 400	26 686	3745	1335
77	a. Warſchau-Wiener	199 649	2490	8778	35 751	796 842	3,53	2,16	46 730	46 682	92 022	5040
	b. Warſchau-Bromberger	42 648	606	1513	3089	348 745	5,54	4,53	20 775	22 728	2254	3131

Ergebnisse.

259	260	261	262	262	263	264	265	265	265	266	266	266	267	
meine Verwaltung.					(Fortſ.) B. **Ausgaben.**									
Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonſtige Ausgaben	Zuſammen.	Durchſchnittlich pro Meile Bahnlänge.	Durchſchnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnſtrecken.	Summe aller Ausgaben	Durchſchnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchſchnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge.	Durchſchnittlich b. pro Nutzmeile.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen a. auf die Bahn-Verwaltung.	b. auf die Transport-Verwaltung.	c. auf die allgemeine Verwaltung.	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente.				
1327	2524	20 581	1410	187	—	311 728	21 351	2835	7,30	29,11	63,39	6,60	57,43	41 .
4271	17 137	67 745	3499	465	87 909	1 038 206	53 626	7120	6,49	22,67	69,92	7,41	42,11	42
2665	2424	47 249	1925	256	—	767 392	31 271	4152	5,68	39,01	54,83	6,16	42,56	43a
1058	693	18 560	1300	173	—	296 441	20 759	2756	5,61	45,23	48,51	6,26	48,83	- b
628	3814	28 148	1460	194	—	289 491	15 023	1994	4,46	37,71	52,57	9,72	49,15	44
82	721	8940	1447	192	3105*	82 781	13 395	1778	5,04	32,86	56,10	11,22	46,08	45
136	192	11 917	1254	166	—	125 880	13 250	1759	5,50	26,92	63,61	9,47	43,39	46
427	3047	18 597	912	121	—	204 707	10 049	1334	4,12	35,77	55,14	9,09	57,20	47
in Kol. 260	7353*	38 255	1594	211	—	803 374	33 474	4444	3,84	36,77	58,47	4,76	43,40	48a
	4418*	14 621	1749	233	—	223 598	26 746	3551	3,34	26,69	66,77	6,54	47,91	- b
	6018*	8530	4131	549	—	40 473	19 600	2603	4,91	38,69	40,23	21,08	92,33	- c
i. K. 260	1473*	2738	716	95	—	11 478	3005	399	3,66	28,89	47,26	23,85	36,92	- d
865	616	9912	810	107	—	156 131	12 766	1695	3,95	34,69	58,96	6,35	40,97	49
14 622	33 090*	141 317	1962	261	—*	2 235 511	31 036	4120	3,92	40,07	53,61	6,32	35,99	50
i. K. 258	i. K. 258	29 782	974	130	—	266 579	8723	1158	3,07	43,19	45,64	11,17	46,93	51
i. K. 258	4795	19 176	2857	382	—	218 718	32 596	4358	4,36	17,99	73,24	8,77	47,10	52
1326	13 293	66 351	1719	228	—	1 666 347	43 170	5731	5,69	35,71	60,31	3,98	49,32	53a
871	4237	26 065	1148	152	63 599	547 944	24 128	3203	7,88	40,49	54,13	5,38	74,89	- b
i. K. 248	767	9818	1371	182	—	61 421	8579	1139	4,98	40,14	43,87	15,99	65,91	54
i. K. 258	i. K. 258	25 272	1546	205	—	246 106	15 052	1999	4,43	20,65	69,08	10,27	40,61	55
127	2925	26 208	4200	558	—	221 243	35 455*	4707*	8,49	28,82	59,33	11,85	45,04	56
—	—	5643	956	127	—	62 666	10 621	1410	6,74	27,04	63,96	9,0	56,97	57
1630	9238	82 963	3112	413	23 365	737 124	27 649	3671	7,16	39,99	48,39	11,62	43,79	58
in Kol. 258	804*	6515	1737	231	—	93 109	24 829	3296	13,37	28,44	64,56	7,0	35,25	59
	2087*	23 898	5663	752	—	179 846	42 617	5658	—	31,15	55,56	13,29	36,22	60a
	1223*	10 763	1317	175	—	116 618	14 274	1895	—	44,91	45,86	9,23	53,98	- bc
—	1915	11 522	1281	170	—	105 315	11 715	1555	9,21	45,61	43,45	10,94	96,91*	61
11 896	9170	97 206	2076	276	—	1 464 324	31 282	4154	10,10	36,21	57,05	6,64	43,30	62
235	145	11 991	2258	300	—	130 071	24 495	3252	5,53	43,64	47,14	9,22	37,82	63
3366	37 888	311 901	3910	519	—	4 897 372	61 391	8151	7,68	25,10	68,53	6,37	29,12	64
133	17	4689	260	35	—	54 754	2020	402	4,1[illegible]	20,15	71,29	8,56	47,95	65
17 267	14 999	90 895	1597	212	—	3 609 143	63 396	8417	8,24	24,88	72,60	2,52	46,24	66a
393	599	2208	127	17	—	258 794	14 899	1978	—	18,57	80,59	0,85	97,53	- b
1086	32 774*	128 945	3672	488	—	595 625	16 965	2252	8,05	31,70	46,65	21,65	51,86	67
432	279	15 254	1888	251	—	205 421	25 423	3375	10,17	38,61	53,96	7,43	43,02	68
51 860*	in Kol. 259	245 768	3945	524	—	3 111 070	49 929	6629	6,42	35,21	56,89	7,90	36,14	69a
66 427*		316 412	3434	456	—	3 973 281	43 118	5725	7,27	30,88	61,15	7,97	34,29	- b
11 856*		55 562	2655	352	—	714 336	34 130	4531	11,15	37,21	54,95	7,78	51,30	- c
i. K. 258	57 891	217 448	1036	137	—	5 729 409	27 282	3622	4,75	25,63	70,58	3,79	33,18	70a
i. K. 258	2826	35 888	902	120	—	615 824	15 481	2055	4,56	37,57	56,60	5,83	42,47	- b
711	921	34 536	1255	167	—	677 912	24 633	3270	6,25	35,85	59,06	5,09	52,19	71
i. K. 258	59 380*	104 420	1351	179	—	1 282 382	16 587	2202	8,11	31,01	60,85	8,14	33,44*	72
2400*	241	15 026	1304	173	—	138 532	12 025	1595	4,06	26,15	63,0	10,85	26,52	73
1204	13 684	105 163	1062	141	—	1 013 319	10 229	1358	3,48	27,51	62,11	10,38	57,95	74
249	2516	13 765	3566	473	—	103 472	26 806	3559	4,05	27,66	59,03	13,31	61,91	75
1800	3320	57 286	2465	327	34 520	913 256	39 297	5217	4,75	24,78	68,70	6,52	38,79	76
774	24 229	215 477	4644	616	—	1 346 294	29 015	3852	5,96	24,81	59,19	16,0	48,65	77a
137	8089	57 114	2899	385	—	602 758	30 597	4062	9,37	32,67	57,86	9,47	91,34	

(Forts.) **IV. Finanz-**

A. Deutsche Eisenbahnen.

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen.	268				269	270		271	272	
		C. Ueberschuß. Der Ueberschuß beträgt:					Verwendung				
		a. überhaupt. Thlr.	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr.	a. zur Verzinsung der Anleihen. Thlr.	b. zur Amortisation der Anleihen. Thlr.	zur Eisenbahn-Steuer. Thlr.	a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Proc.	b. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Thlr.
	I. Staatsbahnen.										
1	Badische	3 085 458	29 537	3921	5,03	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	5 406 354*	24 104	3200	5,90*	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	1 369 706	39 382*	5229*	10,21	226 039	—*	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	71 845	4653	618	1,44	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar-E.	504 996	43 422	5766	7,15	—	—	—	—	—	—
6	Oldenburgische	112 623	8771	1165	2,66	—	—*	—	—	—	—
7	Bebra-Hanauer	4098	297	39	0,04	—	—	—	—	—	—
8	Hannoversche	3 616 463*	34 189	4539	7,13*	—	—	—	—	—	—
9	Main-Weser-B.	1 298 777	49 140	6523	8,05	2972	—	—	—	—	—
10	Nassauische	431 731*	17 214	2286	2,27	—	—	—	—	—	—
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	2 665 666	36 900	4899	5,36 (resp. 6,27*)	287 134*	565 744	196 400	—	4*	287 934
12	Preuß. Ostbahn	3 695 404	30 345	4029	6,55	—	—	—	—	—	—
13	Saarbrücker	662 828	33 904	4500	4,30	—	—	—	—	—	—
14	Westfälische	636 457	12 273	1629	2,69	—	—	—	—	—	—
15	Sächsische östliche	1 660 570	60 362	8014	9,40	—	—	—	—	—	—
16	Sächsische westliche	2 872 848	40 842	5423	6,90	—	—	—	—	—	—
17	Württembergische	2 635 451	29 945	3976	4,58	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
18	a. Bergisch-Märkische b. Hessische Nordbahn	5 550 260	55 765	7404	7,26	—	2 541 936	226 398*	162 500	8*	1 600 000*
19	a. Oberschlesische	4 175 265	123 200	16 357	19,86	—	477 668*	77 772	297 696	15	1 888 350
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1 001 392	35 970	4775	8,19	64	471 250	61 250	—	—	—
	c. Stargard-Posener	765 231	33 815	4489	11,32	—	64 367	18 323	21 616	4½	225 000
20	Rhein-Nahe-E.	113 076	7067	938	0,69	—	113 076*	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	759 899	30 715	4078	8,49	—	136 796	37 932	30 188	7*	375 672*
22	a. Gößnitz-Geraer	57 937	12 540	1665	3,46	—	—	—	—	4*	48 644*
	b. Greiz-Brunner	5859	4308	572	1,53	858*	—	—	—	0,75	2100
23	a. Löbau-Zittauer	83 485	18 511	2458	3,08	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	30 220	8513	1130	0,83	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	151 909	29 845	3962	6,13	—	—*	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	609 402	18 579	2467	5,755	—	147 155	30 000	—	6	369 000
26	Bayerische Ostbahnen	3 302 504	40 571	5387	10,21	20 036	—	—	—	7 3/4	2 665 899
27	Berlin-Anhaltische	2 189 406	44 552	5915	12,68	1582	375 000	50 000	187 708	13 7/12	1 154 583
28	Berlin-Görlitzer	370 692	13 431	1783	3,13	—	62 500	—	7050	—	—
29	a. Berlin-Hamburger	1 525 096	38 396	5098	10,89	—	297 746	117 500	—*	9,125*	730 000
	b. Hamburg-Bergedorfer	191 890	91 813	12 190	8,35	659*	27 397*	3784*	7811*	9 2/3	153 557*
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 640 589	83 961	11 148	10,48	81 407	345 848	85 000	153 125	17	850 000
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	1 179 498	39 727	5274	7,80	6585	30 564	9436	77 714	8 1/6	741 043
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	142 116	6233	828	1,32	—	77 524*	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	204 117	6699	890	1,79	—	113 586*	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	910 741	39 779	5281	8,63	2670	230 453	20 000	45 688	8 1/3	425 000
33	Frankfurt-Hanauer	149 791*	27 434	3642	5,83	—	29 845	11 428	—	6,3	95 706
34	Glückstadt-Elmshorner	37 382	8307	1103	3,67	—	9244	—	—	—	—
35	Hessische Ludwigs-E.	1 350 564	47 622	6323	8,01	—	284 780	37 986	—	9	838 286
36	Homburger	86 868	36 045	4786	5,43	2647	28 739	8800	1029	8½*	38 857
37	Kirchheimer	10 559	12 335	1637	4,74	—	1476	—	—	3½	4859
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	5 759 052*	81 897	10 873	8,63	—	1 809 621*	231 198	217 057	8 1/12	2 101 667
39	Leipzig-Dresdener	1 611 530	68 459	9089	9,87	—	132 500	37 500	—	28,5	1 425 000
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	38 346	47 932	6364	30,84	14 280	—	—	—	19	19 217

273		274	275				276	
Ergebnisse.								
			(Fortſ.) C. **Ueberſchuß.**					
des Ueberſchuſſes (incl. Kol. 269):								
zur Einlage		Zuſchuß zum Penſions-Fonds.	a. zu ſonſtigen Zwecken:		b.		auf die nächſte Rechnung übertragen.	
a. in den Reſerve-Fonds.	b. in den Erneuerungs-Fonds.							
Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	
—	—	—		—		—	—	1
—	—	—		—		—	—	2
—	—	—		—		—	—	3
—	—	—	An die Großherzogl. Kaſſe abgeliefert	71 845		—	—	4
—	—	—	An die Staatskaſſen abgeliefert . .	504 996		—	—	5
—	—	—		—		—	—	6
—	—	in Kol. 260		—		—	—	7
—	—	—		—		—	—	8
—	—	—	Zur Vermehrung der Betriebsmittel	131 905	An die Staatskaſſen abgeliefert . .	1 169 844	—	9
—	—	—		—		—	—	10
—	—	in Kol. 260	Zu Ausgaben der Reſtverwaltung .	93 340	An die Staatskaſſe abgeliefert . .	1 809 382	—	11
—	—	—		—		—	—	12
—	—	—		—		—	—	13
—	—	—		—		—	—	14
—	189 937	3514	Zur Vervollſtändigung d. Bahnanlagen	10 757	Zur Vermehrung der Transportmittel	29 657	—	15
—	55 711	8612	Zur Vervollſtändigung d. Bahnanlagen	167 365	Zur Vermehrung der Transportmittel	163 143	—	16
—	—	—		—		—	—	17
71 319	910 907*	—	Zur Verzinſ. von Kapital. f. Betriebsm.	27 422	Zur Ueberweiſung an den Baufonds	9778*	—	18
541	950 231*	—	Zur Superdividende des Staats .	728 504		—	284	19a
15 000	395 050	—	An die Oberſchleſiſche E.-G. abgeliefert	58 906		—	—	- b
12 121	277 050	—	Zur Superdividende des Staats .	47 790	An die Oberſchleſiſche E.-G. abgeliefert	98 964	—	- c
—	—	in Kol. 260		—		—	—	20
177 742	—	" " 260	Zu einer Frachterſtattung reſervirt .	1000		—	569	21
—	8132	—		—		—	—	22a
—	4617	—		—		—	—	- b
—	—	565	Zur Vervollſtändigung d. Bahnanlagen	900	Zur Anſchaffung von Transportmitteln	29 162	—	23a
—	—	447		—		—	—	- b
—	—	—		—		—	—	24
55 747	—	3000	Zur Deckung eines Zinsverluſtes .	4500		—	—	25
285 714	—	28 571	Dem Unterſtützungsfonds überwieſen . / Als Antheil des Staats . . .	21 781 / 163 250	Zu ſonſtigen Antheilen . . . / Zu Gratifikationen des Perſonals . .	20 571 / 53 212	83 542	26
—	354 564	6000	Zur Einlage in den Fonds für Reparatur und Erweiterungsbauten . . .	60 556		—	2577	27
9800	16 341	—*	Zu 5 Proc. Zinſen d. Priorit.-Stamm-Actien	275 000		—	—	28
372 350	—	7500		—		—	—	29a
—	—	—		—		—	—	- b
—	—	in Kol. 264	Auf d. Jahr 1869 f. einſchl. 206 616 Thlr. Beſtand des Jahres 1868 übertragen	288 023		—	—	30
68 786	178 315	5792	Zur Beamten-Sterbekaſſe . . . . / Zu Unterſtützungen ꝛc.	233 / 12 440	Beitrag zur Verzinſung der Obligationen der Hinterpomm. Bahn	54 346	7414	31a
—	57 610	4436	Zuſchuß zur Beamten-Sterbekaſſe .	179	Zu Unterſtützungen	2367	—	- b
—	80 199	5929	Zuſchuß zur Beamten-Sterbekaſſe . . / Zu Unterſtützungen	238 / 3163	Beitrag zur Unterhaltung der Transportmittel der Hinterpommerſchen E. .	1002	—	- c
—	170 000	4500	Zur Tantième des Betriebs-Direktors	850	Zur Vergrößer. des Bahnh. Mettkau ꝛc.	10 000	6920	32
—	—	857	Zur Krankenkaſſe der Werkſt.-Arbeiter	143	Zu Erneuerungen der Bahnanlagen .	17 034	—	33
9778	—	—	Zu 4½ Proc. Zinſ. d. Priorit.-Stamm-Actien	18 360		—	—	34
—	142 857	6286	Zur Tantième des Verwaltgsr. u. d. Beamten	30 834	Zur Krankenkaſſe . . . . . . / " extraordinairen Abſchreibung . .	2392 / 7143	—	35
4571	—	286	Zur Tantième des Verwaltgsr. u. der Direkt.	2638	Zur Anſchaffung von Waggons . .	2705	1890	36
324	3900	—		—		—	—	37
14 315	657 420	1562*	Zur Extradividende des Staats .	510 143	Zu Zinſen für Vorſchüſſe, Tantièmen ꝛc.	216 069	—	38
—	—	10 000	Zur Tantième des Bevollmächtigten .	3104	Zu ſonſtigen Ausgaben	3426	—	39
2469	—	571	Für Bahn-Erneuerungen	8559	Für Neubauten	5165	16 645	40

(Fortſ.) **IV. Finanz-**

	268				269	270		271	272	
A. Deutſche Eiſenbahnen.	C. Ueberſchuß.									
	Der Ueberſchuß beträgt:				Außerdem Beſtand aus dem Vorjahre.	Verwendung				
	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnläuge.	pro Kilometer Bahnläuge.	c. Procente des Geſammt-Anlage-Kapitals.		a. zur Verzinſung der Anleihen.	b. zur Amortiſation der Anleihen.	zur Eiſenbahn-Steuer.	a. zu Zinſen und Dividenden für die Stamm-Actien.	b. zu Zinſen und Dividenden für die Stamm-Actien.
II. Privatbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.
41 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	231 038	15 825	2101	3,39	—	35 000	—	—	2½	153 950
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 427 293	73 724	9788	15,36	—	288 312	67 600	124 688	19	665 000
43 a. Magdeburg-Halberſtädter	1 035 574	42 199	5602	9,45	—	205 547	24 954	87 125	15	510 000
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	310 696	21 757	2889	4,76	—	78 386	21 200	—	3	117 222
44 Mecklenburgiſche	299 529	15 544	2064	4,75	1318	66 929	25 951	—	2,75	119 625
45 Neiſſe-Brieger	96 951	15 688	2083	7,39	235	9896	500	2118	5¼	57 750
46 Niederſchleſiſche Zweigbahn .	164 263	17 291	2296	6,58	418	46 535	13 675	1734	4⅓	61 195
47 Oſtpreußiſche Südbahn . .	153 200	7521	999	—*	—	—	—	—	—	—
48 a. Pfälziſche Ludwigsbahn .	1 047 330	43 638	5794	8,42	—	201 062	18 115	—	11,2	745 455
b. Pfälziſche Maximiliansb.	243 061	29 074	3860	6,34	293	—	—	—	5½	203 906
c. Neuſtadt-Dürkheimer . .	3360	1627	216	0,35	—	—	—	—	—*	2959*
d. Pfälziſche Nordbahnen .	19 610	5133	683	2,045	—	—	—	—	—	—
49 Rechte Oder-Ufer-E. . .	224 964	18 394	2442	—*	2286	—	—	3775*	5*	157 572*
50 Rheiniſche	3 976 483*	55 206	7330	7,59	—	671 736*	130 950	147 997	7½	2 156 880
51 Schleswigſche	301 410	9863	1309	3,65	—	—*	—	—	—	—
52 Taunus-E.	245 636	36 607	4894	7,40	—	32 375	6286	7642	7,2	123 429
53 a. Thüringiſche	1 711 465	44 338	5887	8,04	84 376	560 068**	114 200	84 375*	9	810 000
b. Werra-E.	183 745	8091	1074	2,23	221	165 910*	16 300	—	2,25	112 655
54 Tilſit-Inſterburger . . .	31 772	4437	589	1,10	2645	—	—	74	—	—
B. Oeſterreichiſche Bahnen.										
55 Ungariſche Nordbahn . .	359 851	22 010	2922	—	—	359 851	in Kol. 270a	—	—	—
56 Auſſig-Teplitzer	269 969	43 264*	5744*	8,66	2554	45 975	6000*	27 557*	10	175 000
57 Böhmiſche Nordbahn . .	47 327	8022	1064	—*	—	—	—	—	—	—
58 Böhmiſche Weſtbahn . .	946 133	35 489	4712	5,01	—	400 000	32 000	26 382	6	480 000
59 Brünn-Roſſitzer	170 276	45 407	6029	8,32	—	14 585	1900	16 343*	—	—
60 Buſchtěhrader a. Kralup-Kladno .	316 735	75 056	9965	19,32						
b. Prag-Wejhybka } c. Pferde-Bahn . .	99 379	12 164	1615	13,91	—	—	17 850*	33 543	12,02	274 654
61 Fünfkirchen-Barcs'er . . .	3361*	374	50	0,07	—	3361*	—	—	—	—
62 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	1 917 363	40 960	5438	6,87	200 000	468 275	73 005*	247 714*	7*	1 033 018*
63 Graz-Köflacher	213 774	40 258	5344	10,56	—	45 545	7383	13 084	7*	108 621*
64 Kaiſer Ferdinands Nordbahn	11912887*	149 335	19 827	21,65	1 000 000	423 295	34 300	940 875	19,08	8 216 601
65 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn .	59 415	3288	437	0,635	—	59 415	—	—	—	—
66 Kaiſerin Eliſabeth a. Lokom.-Bahn .	4 179 311	73 411	9747	7,76	—	1 773 254*	112 832	173 021	5	1 047 557
b. Pferde-Bahn .	6550	377	50	0,22						
67 Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	552 971	15 749	2091	3,38	—	552 971*	—*	—	—*	—
68 Mohacs-Fünfkirchener . .	271 975	33 660	4469	5,93	—	207 338*	3860*	28 049	—	—
69 a. Oeſterreichiſche nördliche .	5 498 091*	88 238	11 715	13,04						
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	7 612 906*	82 614	10 968	16,72	3 585 818	2 938 792	359 733*	1 390 296	10½	7 347 533
c. Wien-Neu-Szönyer . .	678 083*	32 398	4301	6,73						
70 a. Südbahn, Oeſterreichiſche	11540755*	54 953	7296	7,61*	3 005 180*	12 642 250	796 533	—	6,6	6 600 000
b. Tiroler	833 972*	20 965	2784							
71 Süd-Norddeutſche . . .	621 132	22 570	2997	3,70	—	237 953	32 933	45 560	2,90*	304 686*
72 Theiß-Bahn	2 552 863	33 021	4384	8,96	354 550	1 050 000	87 226	125 333*	12,26*	1 356 762
73 Turnau-Kralup-Prager . .	383 845	33 320	4422	8,23	915	113 456	12 643	23 399	7	181 216
C. Fremdländiſche Bahnen.										
74 Niederländiſche Staats-E. .	735 374	7424	986	—	—	—*	—	—	—	—
75 Lüttich-Maſtrichter . . .	63 644	16 488	2189	2,62	5465	57 286	4400	—	—	—
76 Niederländiſche Rhein-E.	1 441 232	62 015	8234	7,92	734	137 927	—	28 785	8,06*	1 176 857
77 a. Warſchau-Wiener . . .	1 421 256	30 631	4067	12,75	4760	438 247*	100 000*	—	6,67*	500 000*
b. Warſchau-Bromberger .	57 043	2895	384	0,93	—	—	—*	—	0,92*	55 387*

273		274	275				276	

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

des Ueberschusses (incl. Kol. 269): zur Einlage a. in den Reserve-Fonds. Thlr.	b. in den Erneuerungs-Fonds.	Zuschuß zum Pensions-Fonds. Thlr.	a. zu sonstigen Zwecken:	Thlr.	b.	Thlr.	auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr.	
41 627	—	—	Zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Trajekt-Anstalt Lauenburg-Hohnstorf	461	. . . .	—	—	41
—	204 243	4000	Zur Kommunal-Einkommensteuer	7929	Zu verschiedenen baulichen Anlagen Zu Theuerungszulagen	41 386 24 135	—	42
—	116 000	1000	Z. Amort. d. Magdb.-Wittenb. 3% Rentenp. Dem Neubau vergüteter Betriebs-Ueberschuß der Strecke Cöthen-Wegeleben	22 939 40 799	Dem Neubau-Conto der Strecke Kreiz-Ballenstedt vergüteter Betriebs-Ueberschuß Zu einer Extra-Reserve	3970 44 628	—	43a
—	72 500	—	Der Magdb.-Halberstädt. E.-G. überw.	21 388	. . . .	—	—	- b
21 750	39 250	800	Zur Absetz. geg. ein. bestrittenen Anspruch	24 866*	. . . .	—	1676	44
3375	23 500	in Kol. 260	. . . .	—	. . . .	—	47	45
1000	37 300	1000	Zu Meliorationen	2000	. . . .	—	242	46
8700	53 000	—	Dem Baufonds überwiesen	91 500	. . . .	—	—	47
—	75 372	7326	. . . .	—	. . . .	—	—	48a
—	—	2273	Z. Refund. v. Zinszusch., auf welche d. Staat zu Gunsten d. Bergzaberner Bahn verz. hat	37 144	. . . .	—	31	- b
—	—	401	. . . .	—	. . . .	—	—	- c
—	—	—	Zu Zinsen des Actien-Kapitals	334	. . . .	—	19 276	- d
3175	58 938	—	. . . .	—	. . . .	—	3790*	49
10 000	751 400	in Kol. 263	Zur Deckung des Antheils an dem Defizit der Strecke Cleve-Zevenaar An die Nymwegener E.-G. abgeliefert	53 832 6714	Zu Theuerungszulagen der Beamten Zur Tantième f. d. Direkt. u. Admin.-Rath rc.	8035 133 028	—	50
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	51
2583	49 143	3143	Zur Dotation des Amortisationsfonds u. zu Neu- und Verbesserungsbauten	21 035	. . . .	—	—	52
9500	i. K. 224 u. 240	in Kol. 260	Zu Ergänzungsbauten	144 478	. . . .	—	95 626*	53a
40 000	—	2400	Zur Bildung eines Wirthschaftsfonds	260	Zur Deckung einer Gewährschaftsminderung aus dem Jahre 1867	1	112	- b
2000	12 000	—	Zur Zahlung von 1,5 Proc. Zinsen für die Prioritäts-Stamm-Actien	20 223	. . . .	—	120	54
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	55
7757	—	716	Zur Tantième des Verwaltungsraths	9518	. . . .	—	—	56
—	—	—	Dem Baufonds überwiesen	25 561	. . . .	—	21 766	57
4888	—	—	. . . .	—	. . . .	—	2863	58
47 181	—	1380	Zu 6 Proc. Zins. der Stamm-Priorit.-Actien Dem Krankenfonds überwiesen Zu Pensionen und Gnadengaben	82 320 133 800	Zu Theuerungsbeiträgen u. Gratifikationen Zur Abschreibung von Coursverlusten	4267 1367	—	59
67 605	—	3333	Zur Tantième	19 129	. . . .	—	—	60
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	61
14 428	—	6667	Zu Zinsen des Kaufschillingsrestes	110 789	Zur Tantième des Verwaltungsraths	30 134	133 333	62
7019	24 734	in Kol. 252	Zur Tantième des Verwaltungsraths	7388	. . . .	—	—	63
859 539	200 000	164 818*	Zur Tantième	33 600	Zu diversen Abschreibungen	137 394	2 133 333	64
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	65
—	—	10 673	Zur Unterst. an Beamte u. d. Krankenf. überw.	10 993	Zur Rückzahl. an d. Staat auf gel. Vorschüsse	1 057 531	—	66
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	67
—	3767	—	Zu Erweiterungen der Bahnhöfe	25 632	Dem Gewinn- u. Verlustconto der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft überwiesen	3329	—	68
346 305	—	28 178	Dem Provisions- u. Unterstützungsf. überw.	37 259	Zu Theuerungszulagen an Beamte	193 333	5 871 822	69
178 596	—	—	Zur Instandsetzung d. Piemont. Linien	400 000	. . . .	—	3 012 543	70
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	71
90 390	—	—	Zur Zahlung an d. Ungarische Regierung Zur 2monatl. Verzinsung der Actien	20 418* 59 617*	Zur 2monatl. Verzinsung der Obligationen Zur Tantième des Verwaltungsraths	91 000* 26 667	—	72
9685	40 000	2890	. . . .	—	. . . .	—	1471	73
—	48 803	—	. . . .	—	. . . .	—	72 039	74
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	7423	75
27 201	—	—	Statutarisch verwendet	68 001	. . . .	—	3195	76
18 573	360 000	3900	Zur Tantième der Direktion	5005	. . . .	—	291	77a
—	—	1656	. . . .	—	. . . .	—	—	- b

(Forts.) IV. Finanz-Ergebnisse.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	277	278	279		280	281	282	283		284
		D. Reservefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
		Bestand am Schlusse des Jahres 1867.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1868.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1868 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen rc.)	b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1868.	Bestand am Schlusse des Jahres 1867.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1868.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1868 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen rc.)	b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1868.
	I. Staatsbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—	—	—	—	—	651 475	354 204	124 341	290 203	491 135
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Bebra-Hanauer	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
8	Hannoversche	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
9	Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Nassauische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
12	Preuß. Ostbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
13	Saarbrücker	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
14	Westfälische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
15 / 16	Sächsische östliche / Sächsische westliche	—	—	—	—	—	1 570 772	1 529 420	1 188 251	82 895	1 829 046
17	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.										
18	a. Bergisch-Märkische / b. Hessische Nordbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
19	a. Oberschlesische	72 318	540	508	32	72 318	1 690 373	903 250	467 468	300 275	1 825 880
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	15 000	—	—	15 000	212 078	395 050	219 054	100 643	287 431
	c. Stargard-Posener	20 000	12 602	12 602	in Kol. 279a	20 000	452 036	277 050	92 470	129 903	506 713
20	Rhein-Nahe-E.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	102 720	213 047	104 010	76 190	135 567	in Kol. 277	—	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	28 456	—	—	—	28 456	21 112	10 026	—	—	31 138
	b. Greiz-Brunner	5000	717	117	in Kol. 279a	5600	9234	5087	582	in Kol. 283a	13 739
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	347 329*	50 860	36 783	12 000*	349 406*	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	1 097 019	299 964	—	—	1 396 983	26 929*	13 114*	—	—	40 043*
27	Berlin-Anhaltische	50 000	—	—	—	50 000	463 900	439 228	267 860	300 110	335 159*
28	Berlin-Görlitzer	—	9800	1197	1031	7572	—	16 341	—	—	16 341
29	a. Berlin-Hamburger	603 040	498 186	347 564	—	753 662*	—*	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	73 625	68 789	23 610	41 173	77 631	1 286 029	290 536	81 629*	120 265*	1 374 671*
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	131 764	—	—	—	131 764	799 504	123 858	34 694*	11 952*	876 716*
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	704 297	141 924	13 546*	18 647*	814 028*
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	20 000	—	—	—	20 000	186 693	241 722	175 790 / 4930*	22 191	225 504
33	Frankfurt-Hanauer	14 273	280	—	—	14 553	—	17 034*	17 034	—	—
34	Glückstadt-Elmshorner	22 486	10 480	290	3650	29 026	—	—	—	—	—
35	Hessische-Ludwigs-E.	46 571	—	—	—	46 571	270 375	119 750	96 037	36 928	257 160
36	Homburger	17 831	10 914	1937	—	26 808	—	—	—	—	—
37	Kirchheimer	743	324	—	—	1067	10 755	4091	265	48	14 533
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	100 000	20 776	14 204	6572	100 000	1 533 582	1 590 929*	739 963	344 286 / 653 370*	1 386 892
39	Leipzig-Dresdener	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	10 197	2846	—	—	13 043	—*	—	—	—	—

(Fortſ.) **IV. Finanz-Ergebniſſe.**

A. Deutſche Eiſenbahnen.	277	278	279		280	281	282	283		284
	D. Reſervefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
	Beſtand am Schluſſe des Jahres 1867.	Einlage u. ſonſtige Einnahmen pro 1868.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1868 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen ꝛc.)	b. für Betriebsmittel.	Beſtand am Schluſſe des Jahres 1868.	Beſtand am Schluſſe des Jahres 1867.	Einlage u. ſonſtige Einnahmen pro 1868.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1868 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen ꝛc.)	b. für Betriebsmittel.	Beſtand am Schluſſe des Jahres 1868.
II. Privatbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.
1 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	158 469	46 908	27 849	—	177 528	—*	—	—	—	—
2 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	138 000	—	—	—	138 000	192 108	274 155	182 819	35 409	248 035
3 a. Magdeburg-Halberſtädter	600 000	—	—	—	600 000	38 134	146 909	61 113	57 057	66 873
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	320 000	—	—	—	320 000	63 458	137 276	54 797	20 833	125 104
4 Mecklenburgiſche	—	25 327*	34 817	—	—	146 579	39 730	—	49 021*	127 798
5 Neiſſe-Brieger	—	12 256	325	—	11 931	—	82 045	6712	24 368	50 965
6 Niederſchleſiſche Zweigbahn	39 968	2111	4435	—	37 644	48 663	56 689	6058	23 573	75 721
7 Oſtpreußiſche Südbahn	2155	8000	—	—	10 155	15 983	32 001	—	387	47 597
8 a. Pfälziſche Ludwigsbahn	527 837	—	—	—	527 837	21 662	69 637	61 494	28 789	1016
b. Pfälziſche Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Neuſtadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Pfälziſche Nordbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Rechte Oder-Ufer-E.	19 659	3882	—	—	23 541	143 586	76 584	17 485	1556	201 129
0 Rheiniſche	185 335	32 214	78 215	in Kol. 279a	139 334	2 706 815	810 865	301 315	164 044	3 052 321
1 Schleswigſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Taunus-E.	118 866	2583	—	—	121 449*	148 027	53 236	34 145	32 159	134 959
3 a. Thüringiſche	23 201	9635	—	—	32 836	281 506	462 400	304 576	135 942	303 388
b. Werra-E.	136 885	40 180	6455	24 919	145 691	—	—	—	—	—
4 Tilſit-Inſterburger	4385	2182	—	—	6567	27 548	12 981	9736	178	30 615
B. Oeſterreichiſche Bahnen.										
55 Ungariſche Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Auſſig-Teplitzer	71 011	7757	—	—	78 768	116 203	—	31 334	—	84 869
57 Böhmiſche Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Böhmiſche Weſtbahn	—	4888	—	—	4888	—	—	—	—	—
59 Brünn-Roſſitzer	32 520	47 181	—	17 799	61 902	—	—	—	—	—
60 Buſchtěhrader {a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wejhybka, c. Pferde-Bahn}	88 376	116 025	—	6338	198 063	—	—	—	—	—
61 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	373 128	45 548	—	—	418 676	—	—	—	—	—
63 Graz-Köflacher	18 056	8121	—	—	26 177	42 694	26 873	45 112	—	24 455
64 Kaiſer Ferdinands Nordbahn	2 848 260	908 273	—	763 896	2 992 637	559 431	215 860	307 834	—	467 457
65 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Kaiſerin Eliſabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaiſerin Eliſabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	335 800	14 193	10 427	—	339 566
69 a. Oeſterreichiſche nördliche, b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche, c. Wien-Neu-Szönyer	987 028	346 305	—	—	1 333 333	—	—	—	—	—
70 a. Südbahn, Oeſterreichiſche, b. Tiroler	2 285 738*	233 160	—	—	2 518 878	—	—	—	—	—
71 Süd-Norddeutſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72 Theiß-Bahn	—	90 390	—	—	90 390	—	—	—	—	—
73 Turnau-Kralup-Prager	14 741	9685	—	—	24 426	23 334	40 000	—	—	63 334
C. Fremdländiſche Bahnen.										
74 Niederländiſche Staats-E.	—	—	—	—	—	108 013	48 803	48	—	156 768
75 Lüttich-Maſtrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76 Niederländiſche Rhein-E.	112 595	31 053	25 361	—	118 287	—	—	—	—	—
77 a. Warſchau-Wiener	—	18 573	18 573	in Kol. 279a	—	—	360 000	360 000	in Kol. 283a	—
b. Warſchau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

V. Vergleichung des Verkehrs

	A. Deutsche Eisenbahnen.	285 Betriebs-Bahnlänge a. 1868 (nach Kol. 11) Meilen	285 b. gegen das Vorjahr mehr Meilen	286 Gegen das Vorjahr wurden befördert: Personen mehr	Proc.	287 Personen weniger	Proc.	288 Güter (Kol. 174) mehr Z.-Ctr	Proc.	289 Güter weniger Z.-Ctr	Proc.	290 Die Ein- mehr. a. überhaupt Thlr.	Proc.	b. pro Meile Bahnlänge Thlr.
	I. Staatsbahnen.													
1	Badische	104,46	7,64	722 865	10,42	—	—	2 066 234	6,94	—	—	368 583	6,41	—
2	Bayerische	224,29	9,25	1 404 907	24,29	—	—	6 128 079	13,42	—	—	898 898*	7,56	1701
3	Braunschweigische	36,50	1,59	38 695	3,02	—	—	1 606 646	5,13	—	—	61 569	2,06	—
4	Friedrich-Franz-E.	15,44	—	8904	5,10	—	—	227 585	21,79	—	—	6933	2,93	449
5	Main-Neckar-E.	11,62	—	71 326	5,65	—	—	188 844	3,79	—	—	—	—	—
6	Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Bebra-Hanauer	13,79*	3,29	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Hannoversche	105,78*	0,20*	1 202 017*	27,81	—	—	5 594 845	9,24	—	—	801 004	11,34	7572
9	Main-Weser-B.	26,42	—	54 198	5,41	—	—	1 251 995	10,98	—	—	91 984*	4,08	3480
10	Nassauische	25,06	—	43 141	3,16	—	—	906 389	7,99	—	—	24 250	2,62	967
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	72,24*	4,81*	146 243	5,69	—	—	2 375 812	6,45	—	—	—	—	—
12	Preuß. Ostbahn	121,78*	7,45*	396 900	17,72	—	—	4 871 982	31,16	—	—	954 634	14,82	4392
13	Saarbrücker	19,55	—	45 484	3,28	—	—	2 375 464	3,97	—	—	3104	0,17	159
14	Westfälische	51,86*	18,56*	416 366*	50,27	—	—	8 671 117*	38,69	—	—	672 768*	35,24	12 972
15	Sächsische östliche	27,52	1,79	216 210	12,14	—	—	7 581 134	28,49	—	—	437 481	16,27	9099
16	Sächsische westliche	70,34	0,04	154 695	4,92	—	—	6 205 587	13,22	—	—	396 513	7,41	5594
17	Württembergische	88,01	8,60	266 858	4,73	—	—	3 533 679	13,44	—	—	628 074	13,02	1054
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltung.													
18	a. Bergisch-Märkische	79,71	5,26	1 148 414	17,04	—	—	16 960 531	13,66	—	—	1 215 614	14,08	7372
	b. Hessische Nordbahn	19,82	—	78 060	19,62	—	—	2 430 908	23,90	—	—			
19	a. Oberschlesische	33,89	—	140 243	11,22	—	—	11 400 567	20,74	—	—	569 156	9,89	16 794
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	—	40 643	7,51	—	—	3 182 809	27,72	—	—	307 601	19,82	11 049
	c. Stargard-Posener	22,63	—	22 282	6,84	—	—	3 378 916	43,58	—	—	263 521	24,02	11 644
20	Rhein-Nahe-E.	16,0	—	27 033	3,26	—	—	145 450	1,50	—	—	21 191	2,44	1324
21	Wilhelms-Bahn	24,74	—	76 298	18,46	—	—	6 306 083	56,42	—	—	368 669	45,22	14 901
22	a. Gößnitz-Geraer	4,62	—	7924	4,09	—	—	424 510	20,41	—	—	16 971	12,85	3673
	b. Greiz-Brunner	1,36	—	2912	4,75	—	—	91 955	18,57	—	—	2347	9,27	1726
23	a. Löbau-Zittauer	4,51	—	22 224	9,87	—	—	1 123 720	28,91	—	—	8736	4,26	1937
	b. Zittau-Reichenberger	3,55	—	39 223	24,53	—	—	826 994	26,16	—	—	23 131	14,77	6516
	b) in Privatverwaltung.													
24	Alberts-Bahn	5,09	—	26 221	4,27	—	—	419 951	5,42	—	—	12 965	4,54	2547
25	Altona-Kieler	32,8	0,5	124 128	7,11	—	—	869 782	14,62	—	—	125 667	10,25	3253
26	Bayerische Ostbahnen	81,4	—	174 817	8,31	—	—	4 408 297	23,37	—	—	662 281	13,80	8136
27	Berlin-Anhaltische	49,142	—	—	—	118 030	10,77	—	—	248 773	1,32	—	—	—
28	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	a. Berlin-Hamburger	39,72	—	216 339	16,34	—	—	1 307 161	11,26	—	—	254 608	7,36	6410
	b. Hamburg-Bergedorfer	2,09	—	27 171	3,97	—	—	842 179	11,16	—	—	15 342	5,0	7341
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	19,54	—	88 184	5,61	—	—	988 866	10,12	—	—	83 071*	3,22	4251
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	29,69	—	22 215	1,80	—	—	2 895 659	27,76	—	—	39 501	2,0	1330
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	22,80	—	16 335	4,96	—	—	487 518	23,58	—	—	33 374	7,74	1464
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	30,47	—	11 320	1,76	—	—	356 524	13,92	—	—	25 245	4,22	829
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	22,895	—	99 085	9,51	—	—	1 868 205	9,44	—	—	59 898	3,99	2615
33	Frankfurt-Hanauer	5,46	—	12 298	2,29	—	—	583 326	16,50	—	—	27 770	8,32	5086
34	Glückstadt-Elmshorner	4,50	—	—	—	1365	0,78	163 909	17,15	—	—	862	0,96	192
35	Hessische Ludwigs-E.	28,26	3,27	400 405	19,81	—	—	3 180 837	19,24	—	—	270 363	14,90	—
36	Homburger	2,41	—	—	—	5191	0,89	68 703	20,79	—	—	993	0,66	412
37	Kirchheimer	0,865	—	—	—	1476	1,40	10 950	2,99	—	—	326	1,52	377
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	70,22	0,103	7185	0,16	—	—	2 249 542	1,73	—	—	—	—	—
39	Leipzig-Dresdener	23,54*	3,89	254 984	16,81	—	—	3 658 895	16,80	—	—	274 632	9,43	—
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	—	1488	0,17	—	—	17 425	16,44	—	—	—	—	—

und Ertrages mit dem Vorjahre.

291			292			293			294			295			296		
nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Kol. 264) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1868 (nach Kol. 272a)	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
—	—	814	270 665	9,80	506	—	—	—	97 918	3,28	—	—	—	1320	—	—	1
—	—	—	1121981*	20,19	3925	—	—	—	—	—	—	223 083*	3,39	2224	—	—	2
—	—	2336	187 691	12,83	3350	—	—	—	—	—	—	126 122	8,43	5687	—	—	3
—	—	—	—	—	—	4527	2,57	293	11 460	18,98	742	—	—	—	—	—	4
64 923	5,93	5582	—	—	—	65 677	11,10	5647	754	0,15	65	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	498 287	13,30	4710	—	—	—	302 717	9,13	2862	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	—	—	10 754*	1,03	407	102 739	8,59	3887	—	—	—	—	—	9
—	—	—	144 401*	38,68*	5758*	—	—	—	—	—	—	120 151*	21,77*	4791*	—	—	10
372 205	4,37	12 692	64 639	1,43	—	—	—	3581	—	—	—	436 844	14,08	9111	—	—	11
—	—	—	106 747	2,37	—	—	—	1047	847 887	29,77	5439	—	—	—	—	—	12
—	—	—	152 411*	15,36	7796	—	—	—	—	—	—	149 307	18,38	7637	—	—	13
—	—	—	504 135*	35,10	9721	—	—	—	168 633*	36,05	3252	—	—	—	—	—	14
—	—	—	41 784	2,93	—	—	—	2084	395 697	31,38	11 183	—	—	—	—	—	15
—	—	—	342 190	13,51	4845	—	—	—	54 323	1,93	749	—	—	—	—	—	16
—	—	—	307 779	12,99	337	—	—	—	320 295	13,84	717	—	—	—	—	—	17
—	—	—	—*	—	—	—	—	—	947 956	20,60	9524	—	—	—	8	7 1/2	18
—	—	—	208 336	10,78	6147	—	—	—	360 820	9,45	10 647	—	—	—	15	13 2/3	19a
—	—	—	129 203	17,69	4641	—	—	—	178 398	21,68	6408	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	88 699	17,51	3919	—	—	—	174 822	29,61	7725	—	—	—	4 1/2	4 1/2	- c
—	—	—	198 271*	34,37	12 392	—	—	—	—	—	—	177 080	61,03	11 068	—	—	20
—	—	—	118 945	38,86	4808	—	—	—	249 724	48,95	10 093	—	—	—	7	4	21
—	—	—	10 488	13,01	2270	—	—	—	6483	12,60	1403	—	—	—	4,0	3,5	22a
—	—	—	1225	5,95	901	—	—	—	1122	23,69	825	—	—	—	0,75	—	- b
—	—	—	9660	8,0	2142	—	—	—	—	—	—	924	1,095	205	—	—	23a
—	—	—	39 214	35,57	11 046	—	—	—	—	—	—	16 083	34,73	4530	—	—	- b
—	—	—	11 741	8,68	2307	—	—	—	1224	0,81	240	—	—	—	n. bek.	7	24
—	—	—	21 101	2,93	303	—	—	—	104 566	20,71	2950	—	—	—	6	5	25
—	—	—	415 400	23,84	5103	—	—	—	246 881	8,08	3033	—	—	—	7 5/6	7	26
62 654	1,79	1274	—	—	—	76 185	5,73	1550	13 531	0,63	286	—	—	—	13 7/12	13 7/12	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
—	—	—	158 871	7,83	4000	—	—	—	95 737	6,60	2410	—	—	—	9,125	9,125	29a
—	—	—	5726	4,59	2740	—	—	—	9616	5,28	4601	—	—	—	9 5/6	9 1/6	- b
—	—	—	—	—	—	11 640*	1,13	596	94 711	6,13	4847	—	—	—	17	16	30
—	—	—	—	—	—	82 044	9,53	2764	121 545	11,49	4094	—	—	—	8 1/6	8	31a
—	—	—	—	—	—	16 572	4,63	727	49 946	54,19	2191	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	11 075	2,72	364	—	—	—	14 170	7,48	465	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	14 407	2,26	629	—	—	—	45 490	5,96	1986	—	—	—	8 1/2	8	32
—	—	—	32 084	17,93	5876	—	—	—	—	—	—	4314*	2,80	790	6,3	6,1	33
—	—	—	—	—	—	1121	2,08	249	1983	5,60	441	—	—	—	—	—	34
—	—	948	70 086	10,37	—	—	—	1408	200 277	17,41	460	—	—	—	9	8 1/2	35
—	—	—	—	—	—	472	0,78	196	1465	1,73	608	—	—	—	8 1/2	8	36
—	—	—	—	—	—	424	3,64	490	750	7,85	867	—	—	—	3 1/2	4*	37
52 804	0,54	956	—	—	—	113 746*	2,33	1720	—	—	—	25 911	0,45	490	8 1/12	8 11/20	38
—	—	12 825	124 017	8,54	—	—	—	6938	150 615	10,31	—	—	—	5887	28,5	25	39
177	0,26	221	—	—	—	6399	21,17	7999	6222	19,37	7778	—	—	—	19	18	40

V. Vergleichung des Verkehrs

	A. Deutsche Eisenbahnen.	285 Betriebs-Bahnlänge a. 1868 (nach Kol. 11) Meilen	285 b. gegen das Vorjahr mehr Meilen	286 Gegen das Vorjahr wurden befördert: Personen mehr	286 Proc.	287 Personen weniger	287 Proc.	288 Güter (Kol. 174) mehr Z.-Ctr.	288 Proc.	289 Güter weniger Z.-Ctr.	289 Proc.	290 Die Ein- mehr a. überhaupt Thlr.	290 Proc.	290 b. pro Meile Bahnlänge Thlr.
	II. Privatbahnen.													
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	14,6	—	9831	2,38	—	—	7968	0,30	—	—	7982	1,49	547
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19,36	—	114 747	9,73	—	—	1 246 408	4,74	—	—	235 286	10,53	12 153
43	a. Magdeburg-Halberstädter	24,57	1,63	82 355	5,75	—	—	1 587 026	6,68	—	—	145 603	8,79	842
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,28	—	6534	2,04	—	—	1 229 674	36,62	—	—	36 179	6,34	2590
44	Mecklenburgische	19,27	—	26 260	7,07	—	—	137 278	4,70	—	—	18 468	3,24	958
45	Neisse-Brieger	6,18	—	21 618	12,17	—	—	468 720	22,43	—	—	13 001	7,80	2104
46	Niederschlesische Zweigbahn .	9,50	—	10 910	5,98	—	—	379 820	13,38	—	—	5902	2,06	621
47	Ostpreußische Südbahn . .	20,37*	5,53	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	24,0	0,41	180 720	10,82	—	—	3 072 452	10,73	—	—	206 514	12,56	7413
	b. Pfälzische Maximiliansb.	8,36	—	27 152	5,56	—	—	509 354	4,11	—	—	16 031	3,56	1917
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	2,063	—	29 208	16,61	—	—	19 377	2,08	—	—	2297	5,53	1113
	d. Pfälzische Nordbahnen .	1,05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	12,33	2,11	48 469	52,65	—	—	895 177	24,58	—	—	161 075	73,31	9420
50	Rheinische	72,03*	5,31	380 901	8,46	—	—	6 637 654	15,12	—	—	540 892*	9,54	1370
51	Schleswigsche	30,56*	2,42	42 080	10,83	—	—	140 107	7,47	—	—	39 989*	7,57	—
52	Taunus-E.	6,71	—	4319	0,33	—	—	606 114	21,41	—	—	19 575	4,40	2917
53	a. Thüringische	38,60	0,50	198 151	12,36	—	—	2 072 122	12,30	—	—	161 450	5,03	3098
	b. Werra-E.	22,71	—	21 539	4,58	—	—	114 601	2,74	—	—	2262	0,31	100
54	Tilsit-Insterburger . . .	7,16	—	4254	4,69	—	—	470 157	123,66	—	—	9125	10,65	1275
	B. Oesterreichische Bahnen.													
55	Ungarische Nordbahn . .	16,35	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Aussig-Teplitzer	6,24*	1,83	11 546	8,02	—	—	2 113 398	14,39	—	—	31 227	6,79	—
57	Böhmische Nordbahn . .	5,90*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Böhmische Westbahn . .	26,66	—	103 348	50,58	—	—	2 597 774	27,35	—	—	260 507	18,31	9771
59	Brünn-Rossitzer	3,75	—	—	—	817	1,50	517 363	16,61	—	—	29 006	12,36	7736
60	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno .	4,33	0,08	9173	19,85	—	—	1 429 018	13,42	—	—	58 032	13,33	11 744
	b. Prag-Wejhybka / c. Pferde-Bahn . .	8,17	0,71	33 890	37,74	—	—	232 810	9,04	—	—	33 316	18,34	1950
61	Fünfkirchen-Barcs'er . .	3,88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	46,61	—	24 068	8,52	—	—	—	—	877 842	11,33	—	—	—
63	Graz-Köflacher	5,31	—	11 185	10,64	—	—	1 472 444	46,85	—	—	81 684	31,15	15 383
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	79,773	—	244 169	13,34	—	—	14 427 043	26,39	—	—	3 011 598	21,83	37 752
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	6,03	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn .	56,93	—	226 037	17,60	—	—	5 600 554	30,08	—	—	1 338 315	20,75	23 508
	b. Pferde-Bahn .	17,37	—	586	2,30	—	—	58 619	8,06	—	—	—	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	35,11	—	26 161	19,71	—	—	762 021	36,38	—	—	168 699	17,32	4805
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	8,08	—	8358	19,33	—	—	1 171 473	28,54	—	—	78 355	19,64	9697
69	a. Oesterreichische nördliche .	62,31	—	231 501	17,14	—	—	8 521 509	25,63	—	—	786 990	10,06	12 631
	b. Oesterreichische südöstliche	92,15	—	152 541	16,67	—	—	12 142 648	40,91	—	—	2 598 464	29,0	28 198
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	20,93	—	44 983	21,19	—	—	2 389 095	35,38	—	—	157 341	12,74	7518
70	a. Südbahn, Oesterreichische	210,01	—	630 802	16,60	—	—	12 917 918	33,71	—	—	2 517 298	17,06	11 987
	b. Tiroler	39,75*	10,77*	169 742	31,77	—	—	1 277 289	35,26	—	—	735 732	103,03	11 832
71	Süd-Norddeutsche . . .	27,53	1,34	43 978	10,64	—	—	1 354 756	19,45	—	—	103 829	8,70	1550
72	Theiß-Bahn	77,31	—	32 321	7,38	—	—	4 416 876	40,37	—	—	773 997	25,38	10 011
73	Turnau-Kralup-Prager . .	11,53	—	46 392	26,88	—	—	565 443	14,83	—	—	47 019	9,69	4088
	C. Fremdländische Bahnen.													
74	Niederländische Staats-E. .	99,06	19,15	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Lüttich-Mastrichter . . .	3,66	—	15 818	3,20	—	—	—	—	16 090	0,41	624	0,37	161
76	Niederländische Rhein-E. .	23,34	—	85 620	6,38	—	—	977 906	10,93	—	—	133 080	5,99	5727
	…rschau-Wiener . .	46,4	—	31 702	4,12	—	—	2 451 380	21,77	—	—	357 525	14,83	7705
	…hau-Bromberger .	19,7	1,0	13 303	4,94	—	—	602 953	19,32	—	—	75 858	12,39	2265

und Ertrages mit dem Vorjahre.

291			292			293			294			295			296		
nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Kol. 264) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt. Thlr	Proc	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr	a. überhaupt. Thlr.	Proc.	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	Proc	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr	a. überhaupt. Thlr	Proc.	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr	a. überhaupt. Thlr	Proc	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	1868 (nach Kol. 772a). Proc.	im Vorjahre. Proc.	
—	—	—	3320	1,08	227	—	—	—	4662	2,06	320	—	—	—	2 1/2	2 3/4	41
—	—	—	66 561	6,55	3138	—	—	—	168 725	13,41	8715	—	—	—	19	18	42
—	—	—	28 693	3,88	—	—	—	1100	116 910	12,73	1942	—	—	—	15	13	43a
—	—	—	—	—	—	3568	1,19	221	39 747	14,67	2810	—	—	—	3	3	- b
—	—	—	4331	1,52	225	—	—	—	14 137	4,95	734	—	—	—	2,75	2,50	44
—	—	—	4528	5,79	733	—	—	—	8473	9,58	1371	—	—	—	5 1/4	5 5/12	45
—	—	—	—	—	—	5928	4,50	624	11 830	7,76	1245	—	—	—	4 1/3	3 3/4	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	84 000	11,68	2979	—	—	—	122 514	13,25	4434	—	—	—	11,2	9,4	48a
—	—	—	—	—	—	9623	4,13	1151	25 654	11,80	3068	—	—	—	5 1/2	5	- b
—	—	—	2181	5,70	1057	—	—	—	116	3,56	56	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- d
—	—	—	52 002	49,94	2477	—	—	—	109 073	94,13	6942	—	—	—	5	3 3/4	49
—	—	—	287 778*	14,77	1887	—	—	—	253 114	6,80	—	—	—	516	7 1/2	7 1/2	50
—	—	177	21 366*	8,71	9	—	—	—	18 623	6,59	—	—	—	186	—	—	51
—	—	—	25 459	13,17	3794	—	—	—	—	—	—	5874	2,54	877	7,2	7	52
—	—	—	74 252	4,66	1387	—	—	—	87 198	5,37	1711	—	—	—	9	8 1/2	53a
—	—	—	16 704	3,14	736	—	—	—	—	—	—	14 442	7,29	636	2,25	2,6	- b
—	—	—	10 506	20,63	1468	—	—	—	—	—	—	1381	4,17	193	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
—	—	—	72 310	48,55	—	—	—	—	—	—	—	41 081	13,21	—	10	10	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57
—	—	—	128 590	21,13	4823	—	—	—	131 917	16,20	4948	—	—	—	6	—*	58
—	—	—	1810	1,98	483	—	—	—	27 196	19,01	7253	—	—	—	—*	—	59
—	—	—	—	—	—	6213	3,34	2325	64 245	25,44	14 068	—	—	—	12,02	10,12	60
—	—	—	9001	8,36	—	—	—	152	24 315	32,33	2102	—	—	—			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
865 885*	20,39	18 498	8273*	0,57	176	—	—	—	—	—	—	874 158	31,31	18 674	7	9 2/3	62
—	—	—	34 229	35,70	6446	—	—	—	47 455	28,53	8937	—	—	—	7	4,25	63
—	—	—	778 425	18,90	9758	—	—	—	2 233 173	23,07	27 994	—	—	—	19,08	15,5	64
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
—	—	—	845 787	30,60	14 857	—	—	—	492 528	13,36	8651	—	—	—	5	5	66a
522	0,19	30	23 102	9,80	1330	—	—	—	—	—	—	23 624	78,29	1360			- b
—	—	—	7462	1,37	212	—	—	—	161 237	41,16	4592	—	—	—	—	—	67
—	—	—	60 121	41,37	7441	—	—	—	18 234	7,16	2256	—	—	—	—	—	68
—	—	—	609 371	24,36	9780	—	—	—	177 619	3,34	2851	—	—	—			
—	—	—	1 121 219	39,31	12 168	—	—	—	1 477 245	24,07	16 030	—	—	—	10 1/2	8 1/2	69
—	—	—	157 929	28,38	7616	—	—	—	—	—	—	588	0,09	28			
—	—	—	627 199	12,29	2987	—	—	—	1 890 099	19,59	9000	—	—	—	6,6	6,6	70
—	—	—	226 725	58,27	2068	—	—	—	509 007	156,63	9764	—	—	—			
—	—	—	177 027	35,34	5501	—	—	—	—	—	—	73 198	10,54	3951	2,90*	4,75	71
—	—	—	164 247	14,69	2124	—	—	—	609 750	31,38	7887	—	—	—	12,36*	12,36*	72
—	—	—	—	—	—	4273	2,99	370	51 292	15,42	4458	—	—	—	7	6	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	2635	2,61	682	—	—	—	—	—	—	2011	3,06	521	—	—	75
—	—	—	12 754	1,42	549	—	—	—	120 326	9,11	5178	—	—	—	8,06	7,90	76
—	—	—	48 516	3,74	1045	—	—	—	309 009	27,79	6660	—	—	—	6 2/3	8 1/3	77a
—	—	—	189 914	46,0	8520	—	—	—	—	—	—	114 056	66,68	6255	0,92*	2,88	- b

Abschnitt E.

Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.

A. Deutsche Eisenbahnen.	297							298	299		300		301		302		303	
	I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen																	
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1868, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:							Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet									
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.			Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		a. durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge	
I. Staatsbahnen.	Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unfälle	beschädigt	getödtet	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getödtet	beschäd.	get.
1 Badische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3
2 Bayerische	1	—	—	—	1	. . . .	—	2	3	—	1	—	—	—	4	—	—	—
3 Braunschweigische	1	1	1	—	—	d. Zerreißen der Kuppelung	1	4	—	—	10	1	—	—	10	1	—	—
4 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Oldenburgische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Bebra-Hanauer	—	—	1	—	—	d. Bruch eines Bremswinkels	1	2	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—
8 Hannoversche	6	3	—	—	—	. . . .	1	10	2	—	6	2	—	—	8	2	1	1
9 Main-Weser-Bahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 Nassauische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13 Saarbrücker	—	—	—	—	—	d. Ueberfahren eines Fuhrwerks bei ungeschlossener Barriere	1	1	—	—	—	—	2	1	2	1	—	—
14 Westfälische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15 Sächsische östliche	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
16 Sächsische westliche	1	1	1	—	—	d. unterlassene Ankündigung des Zuges	1	4	—	—	2	2	1	—	3	2	—	—
17 Württembergische	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	5
II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.																		
18 a. Bergisch-Märkische	2	2	5	—	1	. . . .	—	10	—	—	10	—	—	—	10	—	—	—
b. Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19 a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Stargard-Posener	1	1	—	—	—	. . . .	—	2	—	—	9	2	—	—	9	2	—	—
20 Rhein-Nahe-E.	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	3	1	—	—	3	1	—	—
21 Wilhelms-Bahn	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
22 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	durch Zusammenstoß einer Maschine mit dem letzten Wagen e. vorausgeh. Zug.	1	1	13	—	2	—	—	—	15	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.																		
24 Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 Altona-Kieler	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	—	2	—	—	—	. . . .	—	2	—	—	1	2	—	—	1	2	—	—
27 Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29 a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 Berlin-Stettiner a. Stammbahn etc.	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	1	—	. . . .	2	3	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—
33 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Homburger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37 Kirchheimer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
38 Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39 Leipzig-Dresdener	1	1	—	—	—	d. Zerreißen der Kuppelung	1	3	—	—	4	1	—	—	4	1	—	—
40 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

303	304	305	306

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betreffenen

Reisende					Bahnbeamte und Arbeiter							Dritte Personen							Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen			a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen			a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen					
beschäd.	get.		besch.	get.	beschäd.	getödt.	besch.	get.		besch.	get.	beschäd.	getödt.	beschäd.	getödt.		besch.	get.	beschäd.	getödt.	
—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	2	. . . . .	—	—	1	7	1
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	5	. . . . .	—	—	—	5	2
—	—	. . . . .	—	—	3	—	—	4	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	3	5	3
—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	4
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	5
—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	1	1	6
—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	7
1	—	. . . . .	—	—	2	4	—	3	durch Fall beim Coupiren von Billets	—	1	2	8	1	2	. . . . .	—	—	7	19	8
—	—	. . . . .	—	—	2	2	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	1	. . . . .	—	—	2	4	9
—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	2	10
—	—	. . . . .	—	—	18	4	—	—	. . . . .	—	—	7	9	—	—	. . . . .	—	—	25	13	11
1	—	. . . . .	—	—	5	2	3	2	. . . . .	—	—	5	6	—	1	durch Fahren auf dem Trittbrett in betrügerischer Absicht	—	1	14	12	12
—	—	durch Selbstmord	—	1	2	—	1	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	3	1	13
1	—	. . . . .	—	—	—	1	1	—	. . . . .	—	—	—	2	—	—	. . . . .	—	—	2	3	14
—	—	d. Ueberschreiten d. Bahn bei herannahendem Zuge	1	—	—	—	1	1	durch Fall vom Wagen	1	1	—	2	—	—	. . . . .	—	—	4	4	15
—	—	. . . . .	—	—	1	3	—	—	. . . . .	—	—	1	3	—	1	. . . . .	—	—	2	7	16
1	—	durch Hinausbeugen aus dem Wagenfenster	1	—	4	4	—	2	. . . . .	—	—	4	4	—	—	. . . . .	—	—	10	15	17
—	—	. . . . .	—	—	5	5	—	6	beim Retten eines Kindes aus dem Geleise	—	1	1	8	—	—	durch Bruch eines eisernen Fußtrittes beim Besteigen der Bremse	—	1	6	21	18a
—	—	. . . . .	—	—	—	2	—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	1	2	- b
—	—	. . . . .	—	—	1	4	—	—	. . . . .	—	—	—	3	—	—	. . . . .	—	—	1	8	19a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- c
—	1	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	1	2	—	1	. . . . .	—	—	1	5	20
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	21
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	22a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	23a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	—	1	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	24
—	—	. . . . .	—	—	—	2	—	—	. . . . .	—	—	—	—	1	—	. . . . .	—	—	1	2	25
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	2	. . . . .	—	—	—	4	—	—	. . . . .	—	—	—	6	26
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	2	—	—	. . . . .	—	—	2	2	27
—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	1	2	28
—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	1	1	. . . . .	—	—	3	1	29
—	—	. . . . .	—	—	3	6	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	2	. . . . .	—	—	3	8	30
—	—	durch Entspringen aus dem Zuge	2	—	1	—	—	1	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	3	2	31a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	2	1	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	1	- c
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	—	1	32
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	33
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	1	34
—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	2	—	1	. . . . .	—	—	—	4	35
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	36
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	37
—	—	. . . . .	—	—	2	5	—	—	. . . . .	—	—	1	3	—	1	. . . . .	—	—	3	9	38
—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	durch Hinabstürzen vom Wagen	1	—	—	—	—	2	. . . . .	—	—	1	3	39
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	—	1	40

		297							298	299		300		301		302		303	
		I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen																	
	A. Deutsche Eisenbahnen.	Die Unfälle im Betriebsjahre 1868, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:							Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet									
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.			Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		a. durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge	
	II. Privatbahnen.	Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unfälle	beschädigt	getödtet.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getödtet	beschäd.	get.
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—
43	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Niederschlesische Zweigbahn .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb. .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d. Pfälzische Nordbahnen	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rechte Oder-Ufer-E. . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rheinische	2	—	—	—	—	. . . . .	—	2	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—
51	Schleswigsche	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Taunus-E.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	a. Thüringische . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.																		
55	Ungarische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Böhmische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Böhmische Westbahn . . .	1*	—	—	—	—	. . . . .	—	1	52*	31*	3	—	—	—	55	31	—	—
59	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Buschtěhrader {a. Kralup-Kladno . b. Prag-Weihybka . c. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	{durch Ueberfahren . / b. Trennung d. Zuges / beim Einhängen .	1 1 1	3	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er . . .	—	1	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
62	Galizische Carl-Ludwigs-B.	—	—	—	—	—	{durch Anfahren eines vorausgehenden Zuges}	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	2	—	—	—	—	{durch Zusammenstoß von Bahnwagen}	1	3	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Kaiserin Elisabeth {a. Lokom.-Bahn .	—	—	—	1	—	. . . . .	8	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	a. Oesterreichische nördliche .	14*	64*	—	—	25*	. . . . .	—	103*	4	2	16	5	4	12	24	19	1	1
	b. Oesterreichische südöstliche	3	1	—	—	—	. . . . .	—	4	—	—	6	4	—	—	6	4	—	1
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70	a. Südbahn, Oesterreichische	2	—	—	—	—	{durch Trennung der Züge}	1	3	—	—	8	1	—	—	8	1	1	—
	b. Tiroler	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
73	Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.																		
74	Niederländische Staats-E. .	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
75	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Niederländische Rhein-E. .	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	3	1	—	—	—	—	3	1	—	—
77	a. Warschau-Wiener . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

303					304							305							306		
(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).																					
Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen																					
Reisende					Bahnbeamte und Arbeiter							Dritte Personen							Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen			a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen			a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen					
beschäd.	get.		besch.	get.	beschäd.	getöd.	besch.	get.		besch.	get.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.		besch.	get.	beschäd.	getöd.	
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	41
1	—	. . . .	—	—	1	1	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	1	. . . .	—	—	2	3	42
—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	1	1	43a
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	44
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	45
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	—	—	1	46
—	—	. . . .	—	—	2	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	3	. . . .	—	—	2	3	47
1	—	. . . .	—	—	2	—	—	1	. . . .	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	—	3	2	48a
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- c
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- d
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	49
—	—	. . . .	—	—	2	5	—	—	von einem Passagier durch ein vom Zuge geworfenes Stück Eisen beschädigt	1	—	1	3	—	4	. . . .	—	—	4	12	50
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	2	—	—	. . . .	—	—	—	2	51
—	—	. . . .	—	—	1	—	—	2	. . . .	—	—	1	—	—	1	. . . .	—	—	2	3	52
—	—	. . . .	—	—	1	1	—	—	. . . .	—	—	—	2	—	2	. . . .	—	—	1	6	53a
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	Fallen aus dem Packwagen in der Nacht und bei stürmischem Wetter	1	—	1	1	—	1	. . . .	—	—	2	2	- b
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	—	—	1	54
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	55
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	56
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	57
—	—	. . . .	—	—	—	—	1	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	—	2	—	58
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	59
—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	1	1	60
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	61
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	62
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	63
—	—	. . . .	—	—	2	3	—	6	durch Steine vom Wagen	1	1	1	6	—	4	durch Aufspringen auf den Wagen	—	1	4	21	64
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	65
—	—	. . . .	—	—	5	2	—	—	. . . .	—	—	1	2	—	—	. . . .	—	—	6	4	66a
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . .	—	—	1	1	—	—	. . . .	—	—	1	1	—	—	. . . .	—	—	2	2	67
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	68
—	1	durch Werfen eines Steins auf den Zug	2	—	1	1		1	durch Felssturz . .	2	—	1	5	—	1	durch Schlaganfall	—	1	7	11	69a
—	—	. . . .	—	—	4	1	—	1	. . . .	—	—	1	5	—	—	. . . .	—	—	5	8	- b
—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	- c
4	—	. . . .	—	—	6	2	2	5	durch Oeffnen der Wagenthür	1	—	7	14	—	2	. . . .	—	—	21	23	70a
1	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	1	1	- b
—	—	. . . .	—	—	—	1	1	—	durch Selbstmord .	—	1	—	1	—	—	. . . .	—	—	1	3	71
—	—	. . . .	—	—	—	1	—	3	durch Unvorsichtigkeit bei einer in Reparatur befindlichen Brücke	—	1	1	2	—	—	. . . .	—	—	1	8	72
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	73
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	74
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	75
—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	—	1	1	76
—	—	. . . .	—	—	5	5	—	—	. . . .	—	—	—	4	—	—	. . . .	—	—	5	9	77a
—	—	. . . .	—	—	1	1	—	—	. . . .	—	—	—	2	—	—	. . . .	—	—	1	3	[illegible]

	A. Deutsche Eisenbahnen.	307								308	309					
		(Forts.) I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).														
		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:					
		a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.			a.	b.	c.	d.	e.	
		Zusammenstoß zweier Züge.	Entgleisung.	unrichtiges Stellen der Weichen.	zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	Achsbrüche.	Anfahren d. Züge an stillstehende Wagen.	sonstige Ursachen.		zusammen.	Lokomotiven.	Tender.	Personenwagen.	Last- (u. Arbeits-) wagen.	sonstige Fahrzeuge.	
	I. Staatsbahnen.	Anzahl der Unfälle.							Unf.	Unfälle.	Anzahl.					Anz.
1	Badische	—	4	1	1	—	—	. . . . .	—	6	2	—	3	15	. . . . .	—
2	Bayerische	—	2	—	—	6	3	. . . . .	3	14	4	—	—	16	. . . . .	—
3	Braunschweigische	1	1	3	—	3	1	durch Zerbrechen eines Rades	1	10	5	—	7	37	. . . . .	—
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
5	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
6	Oldenburgische	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	16	. . . . .	—
7	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
8	Hannoversche	4	—	1	—	—	3	. . . . .	—	8	5	—	4	20	. . . . .	—
9	Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
10	Nassauische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
12	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
13	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
14	Westfälische	1	—	—	—	1	2	d. Bruch einer Achsgabel d. Bewegung eines Wagens durch Sturm	1 1	6	4	1	3	5	. . . . .	—
15	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
16	Sächsische westliche	1	—	1	—	—	—	durch Ueberraschung auf einem Wege-Uebergange	1	3	2	1	—	42	. . . . .	—
17	Württembergische	3	2	—	1	—	3	. . . . .	—	9	5	1	—	19	Postwagen	1
	II. Privatbahnen															
	a) unter Staatsverwaltung.															
18	a. Bergisch-Märkische	2	—	—	—	—	2	. . . . .	—	4	7	—	8	16	. . . . .	—
	b. Hessische Nordbahn	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	5	. . . . .	—
19	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
21	Wilhelms-Bahn	—	1	1	—	1	—	. . . . .	—	3	3	—	—	5	. . . . .	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	1	1	. . . . .	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	b) in Privatverwaltung.															
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
25	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	9	. . . . .	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
28	Berlin-Görlitzer	—	1	1	—	—	—	. . . . .	—	2	2	—	2	1	. . . . .	—
29	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	7	. . . . .	—
33	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
34	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
35	Hessische Ludwigs-E.	—	2	1	—	—	—	. . . . .	—	3	—	—	—	5	. . . . .	—
36	Homburger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
37	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	2	—	—	—	—	. . . . .	—	2	—	—	—	11	. . . . .	—
39	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	—	. . . . .	—
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen.	307 (Forts.) I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen). Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch: a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Anfahren d. Züge an stillstehende Wagen.	g. sonstige Ursachen.	Unf.	308 zusammen. Unfälle	309 Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	Anz.
	II. Privatbahnen.	Anzahl der Unfälle.									Anzahl.					
41	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
43	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
44	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
45	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
46	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
47	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	d. Pfälzische Nordbahnen	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
49	Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
50	Rheinische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	—	3	3	. . . . .	—
51	Schleswigsche	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	1	1	—	—	Bremswagen	1
52	Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
53	a. Thüringische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
54	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	B. Oesterreichische Bahnen.															
55	Ungarische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
56	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
57	Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
58	Böhmische Westbahn	1	2	1	—	2	4	. . . . .	—	10	1	—	3	24	. . . . .	—
59	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
60	Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wejhybka, c. Pferde-Bahn	1	3	—	—	—	—	. . . . .	—	4	1	—	—	4	. . . . .	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	19	. . . . .	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	2	. . . . .	—	2	—	—	—	10	. . . . .	—
63	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	4	—	1	—	—	—	. . . . .	—	5	3	2	1	28	. . . . .	—
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
66	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	—	—	d. Einsturz d. Brücke bei Czernowitz	1	1	2	2	—	8	. . . . .	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	1	—	. . . . .	—	1	—	—	—	3	. . . . .	—
69	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
70	a. Südbahn, Oesterreichische	5	2	—	—	1	6	durch Trennung der Züge	1	15	8	2	4	91	. . . . .	—
	b. Tiroler	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
71	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
72	Theiß-Bahn	1	—	1	—	—	2	. . . . .	—	4	—	—	—	14	. . . . .	—
73	Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
	C. Fremdländische Bahnen.															
74	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
75	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
76	Niederländische Rhein-E.	—	—	2	—	2	—	. . . . .	—	4	—	—	2	4	. . . . .	—
77	a. Warschau-Wiener	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) I. Unfälle b) auf den Bahnhöfen,

Nr.		310 a. Die Unfälle im Betriebsjahre 1868, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch: Rangiren der Züge. Unf.	310 b. sonstige Ursachen.	310 Unf.	311 Zusammen Unfälle	312 Bei diesen Unfällen (K. 310) wurden unverschuldet: Reisende besch.	get.	313 Bahnbeamte und Arbeiter besch.	get.	314 Dritte Personen besch.	get.	315 Zusammen Personen besch.	get.	316 Außerdem wurden (unabhängig von …): Reisende durch Fallen beim Aussteigen aus dem Coupé u. d. Unvorsichtigkeit besch.	get.	317 Bahnbeamte und …: a. durch unzeitiges oder unvorsichtiges Besteigen oder Verlassen d. Fahrzeuge besch.	get.	b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge besch.	get.	c. durch unzeitiges Betreten oder unvorsichtiges Ueberschreiten der Geleise besch.	get.	d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes besch.	get.	e. durch Unvorsichtigkeit bei Bau-, Werkstatts- rc. Arbeiten besch.	get.
	I. Staatsbahnen.																								
1	Badische	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	1	—	—
2	Bayerische	1	. . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	3	—	4	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—	durch vorzeitiges Niederlassen einer Ueberfahrtsbarrière.	1	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—	4	—	1	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar-E.	—	. . . .	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—
6	Oldenburgische	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
7	Bebra-Hanauer	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Hannoversche	12	durch Zurückhalten eines über die Bahn fahrenden Fuhrwerks	1	13	—	—	6	5	1	1	7	6	—	—	1	—	1	4	—	2	2	—	1	—
9	Main-Weser-Bahn	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	2	—	—	—
10	Nassauische	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	. . . .	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	—	—	4	—	6	—	—	—	—	—	—	—
12	Preuß. Ostbahn	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	3	2	—	1	—	28	1
13	Saarbrücker	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—
14	Westfälische	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	1	1	2	—	—	—	—
15	Sächsische östliche	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
16	Sächsische westliche	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2	—	2	—	—	—	—
17	Württembergische	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	1	—	—	1	—	—	—
	II. Privatbahnen																								
	a) unter Staatsverwaltung.																								
18	a. Bergisch-Märkische	1	. . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	4	1	1	3	2	3	—	—
	b. Hessische Nordbahn	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	1	—	—	—
19	a. Oberschlesische	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	7	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																								
24	Alberts-Bahn	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	3	—	—	—	—	—	1
27	Berlin-Anhaltische	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1	—	—	—
28	Berlin-Görlitzer	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—
29	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	1	1	9	1	—	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	5	. . . .	3	8	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—	—	—	2	1	—	—	2	—	—	—
33	Frankfurt-Hanauer	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
34	Glückstadt-Elmshorner	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
35	Hessische Ludwigs-E.	2	. . . .	—	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
36	Homburger	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Kirchheimer	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	5	—	3	1	4	—	1
39	Leipzig-Dresdener	—	. . . .	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	1	—	—	2	—	—	1	1	1	27	6
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

317			318					319		320							321	

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Kol. 310) durch eigene Schuld der Betroffenen: Arbeiter f. durch sonstige Ursachen			Dritte Personen a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		Dritte Personen b. durch sonstige Ursachen			Zusammen Personen		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch: a. Rangiren der Züge	b. Anfahren der Züge an stillstehende Wagen	c. Entgleisung	d. unrichtiges Stellen der Weichen	e. Achsbrüche	f. sonstige Ursachen		Zusammen	
	besch.	get.	besch.	get.		besch.	get.	besch.	get.	Anzahl der Unfälle						Unf.	Unf.	
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	8	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1
. . . . .	—	—	—	—	durch Selbstmord	—	3	—	10	2	3	2	—	1	. . . . .	—	8	2
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	5	3	—	—	—	—	durch heftigen Sturm	1	4	3
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	4
. . . . .	—	—	1	—	. . . . .	—	—	2	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	5
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	d. Anfahren einer Lokomotive an eine stehende	1	1	6
durch Sturz vom Wagen beim Transport von Arbeitsgeräthen	1	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	7
d. Unvorsichtigkeit d. Verladen schwerer Güter	1	—	—	2	. . . . .	—	—	6	8	3	1	1	1	—	d. Anstoßen an das Dach eines Güterschuppens	1	7	8
. . . . .	—	—	—	1	. . . . .	—	—	3	2	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	9
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	10
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	10	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	11
beim Abladen von Schwellen, Schienen u. Gütern ꝛc.	15	—	1	—	. . . . .	—	—	50	4	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	12
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	13
. . . . .	—	—	—	5	. . . . .	—	—	4	8	—	2	—	—	1	. . . . .	—	3	14
. . . . .	—	—	1	—	. . . . .	—	—	1	3	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	15
beim Schwellenladen	—	1	—	1	. . . . .	—	—	5	6	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	16
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	6	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	17
. . . . .	—	—	1	1	. . . . .	—	—	8	8	1	1	—	—	—	. . . . .	—	2	18a
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	2	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	6	7	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	19a
. . . . .	—	—	1	—	. . . . .	—	—	1	3	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- c
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	20
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	21
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	22a
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	23 a
durch Herabfallen von einer Lowry	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	24
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	25
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	10	4	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	26
. . . . .	—	—	—	—	durch Selbstmord	—	1	3	2	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	27
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	3	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	28
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	2	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	29
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	3	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	30
durch Herabfallen eines Balkens d. Perrondaches	—	1	—	—	durch Herabfallen eines Balkens d. Perrondaches	2	1	15	5	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	31a
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- c
. . . . .	—	—	—	1	. . . . .	—	—	4	2	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	32
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	1	—	—	—	. . . . .	—	1	33
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	34
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	1*	—	—	. . . . .	—	1	35
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	36
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	37
. . . . .	—	—	—	1	. . . . .	—	—	7	14	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	38
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	30	9	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	39
durch Blitzschlag	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	40

(Forts.) I. **Unfälle b) auf den Bahnhöfen,**

A. Deutsche Eisenbahnen. II. Privatbahnen.	310 Die Unfälle im Betriebsjahre 1868, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch: a. Rangiren der Züge. Unf.	310 b. sonstige Ursachen.	310 b. Unf.	311 Zusammen Unfälle.	312 Bei diesen Unfällen (K. 310) wurden unverschuldet: Reisende besch.	312 get.	313 Bahnbeamte und Arbeiter besch.	313 get.	314 Dritte Personen besch.	314 get.	315 Zusammen Personen besch.	315 get.	316 Außerdem wurden (unabhängig von …) Reisende durch Fallen beim Aus- steigen aus dem Coupé u. d. Unvorsichtigkeit besch.	316 get.	317 Bahnbeamte und … a. durch unzeitiges oder unvorf. Besteigen oder Verlassen d. Fahrzeuge besch.	317 a. get.	317 b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge besch.	317 b. get.	317 c. durch unzeitiges Betreten oder unvors. Ueberschreiten der Geleise besch.	317 c. get.	317 d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes besch.	317 d. get.	317 e. durch Unvorsichtigkeit bei Bau-Werkstatts- ꝛc. Arbeiten besch.	317 e. get.
41 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	durch ein Fuhrwerk, welches die Barrière durchbrochen hatte	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	8	—	1	—	—	—	13	—
43 a. Magdeburg-Halberstädter	—	. . . . .	—	—	—	—	5	1	—	—	5	1	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	. . . . .	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Mecklenburgische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Neisse-Brieger	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
46 Niederschlesische Zweigbahn .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Ostpreußische Südbahn . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1	. . . . .	—	1	—	—	1	—	1	—	2	—	—	—	—	—	2	2	—	—	2	1	1	1
b. Pfälzische Maximiliansb. .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Pfälzische Nordbahnen .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Rechte Oder-Ufer-E. . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
50 Rheinische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	4	4	—	4	—	4	1	—
51 Schleswigsche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3
52 Taunus-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53 a. Thüringische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Tilsit-Insterburger . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.																								
55 Ungarische Nordbahn . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Aussig-Teplitzer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Böhmische Nordbahn . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Böhmische Westbahn . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—
59 Brünn-Rossitzer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka . c. Pferde-Bahn . }	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
61 Fünfkirchen-Barcs'er . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Galizische Carl-Ludwigs-B.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	1	—	7	1
63 Graz-Köflacher	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	1	durch Zusammenstoß; durch Umsturz eines Signalbaums	1; 1	3	—	—	2	1	—	—	2	1	—	—	2	—	2	1	3	1	8	7	2	2
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn .	5	. . . . .	2	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	—	—	—	—
b. Pferde-Bahn .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	durch Blitzschlag . .	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	6	1	2	1	4	—	1	1
b. Oesterreichische südöstliche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	8	3	4	5	1	2	—	1
c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
70 a. Südbahn, Oesterreichische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5	2	2	2	14	7	2	1
b. Tiroler	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—
71 Süd-Norddeutsche . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—
72 Theiß-Bahn	1	d. Umkehren einer Lokomotive auf d. Drehscheibe	1	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	1	—	—	1	—
73 Turnau-Kralup-Prager . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.																								
74 Niederländische Staats-E. .	—	bei der Achsen-Revision; d. Explosion eines Kessels; durch Sturm	1; 1; 1	3	—	—	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
75 Lüttich-Mastrichter . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76 Niederländische Rhein-E. .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77 a. Warschau-Wiener . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

317			318					319		320							321	
auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.																		
den Unfällen ad Kol. 310) durch eigene Schuld der Betroffenen										Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								
Arbeiter			Dritte Personen					Zusammen Personen										
f. durch sonstige Ursachen			a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		b. durch sonstige Ursachen					a. Rangiren der Züge.	b. Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	c. Entgleisung.	d. unrichtiges Stellen der Weichen.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.		Zusammen	
	besch.	get.	besch.	get.		besch.	get.	besch.	get.	Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unf.	
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	1	—	1	2	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	41
. . . . .	—	—	1	—	. . . . .	—	—	23	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	42
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	3	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	43a
. . . . .	—	—	—	1	. . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	1	44
. . . . .	—	—	—	—	durch Sturz vom Wagen beim Verschieben u. während der Entladung	—	1	—	2	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	45
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	46
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	47
. . . . .	1	1	—	—	durch Todtschlag .	—	1	6	6	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	48a
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- c
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- d
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	49
. . . . .	—	—	2	5	. . . . .	—	—	8	18	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	50
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	4	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	51
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	52
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	3	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	53a
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	54
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	55
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	56
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	57
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	3	—	—	10	—	—	—	. . . . .	—	10	58
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	59
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	3	—	—	. . . . .	—	3	60
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	61
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	9	3	6	—	—	—	—	. . . . .	—	6	62
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	63
. . . . .	—	—	1	2	. . . . .	—	—	18	13	—	—	8	5	2	. . . . .	—	15	64
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	65
. . . . .	—	—	—	1	. . . . .	—	—	4	3	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	66a
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	1	1	. . . . .	—	—	2	1	—	—	—	1	—	durch Entgleisung eines Schneepfluges beim Schneebrechen	1	2	67
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	durch Selbstbewegung v. Wagen und deren Zusammenstoß mit einem Zuge	1	1	68
. . . . .	—	—	2	3	. . . . .	—	—	16	6	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	69a
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	15	12	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- c
. . . . .	—	—	5	—	beim Entladen von Baumstämmen	1	—	29	14	7	4	—	—	—	durch Sturm . .	2	13	70a
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	1	1	d. Herabfallen eines Langholzes vom Holzplatze	—	1	5	2	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	71
d. Herabfallen vom Wagen	2	—	—	—	d. eigenmächtiges Wagenverschieben	1	—	6	1	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	72
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	73
. . . . .	—	—	1	—	. . . . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	74
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	75
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	76
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	77a
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	3	—	—	. . . . .	—	3	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	322 (Fortſ.) I. Unfälle. Bei dieſen Unfällen (Kol. 320) wurden zerſtört oder ſtark beſchädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Perſonenwagen.	d. Laſt- (u. Arbeits-) wagen.	e. ſonſtige Fahrzeuge.		323 II. Achsbrüche. von … bis Ende 1867.	324 In den früheren Jahren: bei Lokomotiven.	325 bei Tendern.	326 a. bei eigenen Perſonenwagen.	326 b. bei fremden Perſonenwagen.	327 a. bei eigenen Laſtwagen.	327 b. bei fremden Laſtwagen.	328 Im Betr.-Jahre: bei Lokomotiven.	329 bei Tendern.	330 a. bei eigenen Perſonenwagen.	330 b. bei fremden Perſonenwagen.
		Anzahl					Anz.		Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Achs-			
	I. Staatsbahnen.																	
1	Badiſche	—	—	—	—	. . . . . .	—	1840	11	7	2	—	191	K. 327a	—	2	—	—
2	Bayeriſche	6	2	—	4	. . . . . .	—	1845	K. 327a	K. 327a	K. 327a	K. 327a	205*	K. 327a	6	1	—	—
3	Braunſchweigiſche	—	—	2	6	. . . . . .	—	1857	3	3	1	—	12	10	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	. . . . . .	—	1864	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	. . . . . .	—	1846	—	5	3	—	23	—	—	—	—	—
6	Oldenburgiſche	2	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Hannoverſche	2	—	—	19	. . . . . .	—	1847	8	15	7	—	110	—	—	1	—	—
9	Main-Weſer-B.	—	—	—	—	. . . . . .	—	1850	—	2	6	1	14	21	—	—	—	—
10	Naſſauiſche	—	—	—	—	. . . . . .	—	1862	1	—	—	1	1	1	—	—	—	—
11	Niederſchl.-Märk.u.Schl.Gb.	—	—	—	—	. . . . . .	—	1850	16	3	5	—	101	—	—	—	—	—
12	Preuß. Oſtbahn	—	—	—	—	. . . . . .	—	1854	12	2	1	—	7	—	2	—	—	—
13	Saarbrücker	—	—	—	—	. . . . . .	—	1852	4	4	—	—	6	32	—	—	—	—
14	Weſtfäliſche	4	1	3	5	. . . . . .	—	1855	2	2	5	—	15	4	—	—	—	—
15	Sächſiſche öſtliche	—	—	—	—	. . . . . .	—	1847	1	12	9	—	21	—	—	—	—	—
16	Sächſiſche weſtliche	—	—	—	—	. . . . . .	—	1843	1	17	3	—	56	—	—	—	—	—
17	Württembergiſche	—	—	—	—	. . . . . .	—	1854	9	14	3	—	40	—	—	7	—	—
	II. Privatbahnen **a) unter Staatsverwaltung.**																	
18	a. Bergiſch-Märkiſche	1	—	3	—	. . . . . .	—	1841	11	6	15	—	96	2	—	2	—	—
	b. Heſſiſche Nordbahn	—	—	—	—	. . . . . .	—	1848	—	2	—	3	3	13	1	—	—	—
19	a. Oberſchleſiſche } b. Breslau-Poſen-Glogauer }	—	—	—	—	. . . . . .	—	1842	17	2	—	—	109	2	1	5	—	—
	c. Stargard-Poſener	—	—	—	8	. . . . . .	—	1848	—	—	1	—	6	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	. . . . . .	—	1861	2	—	—	—	—	3	—	2	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	. . . . . .	—	1846	5	—	1	—	9	1	—	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	. . . . . .	—	1848	—	4	1	—	5	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	. . . . . .	—	1859	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																	
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	—	—	—	. . . . . .	—	1844	3	1	6	—	33	—	—	—	—	—
26	Bayeriſche Oſtbahnen	—	—	—	—	. . . . . .	—	1858	1	1	—	—	—	3	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltiſche	—	—	—	—	. . . . . .	—	1841	16	—	9	—	45	—	—	—	—	—
28	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	a. Berlin-Hamburger } b. Hamburg-Bergedorfer }	—	—	—	—	. . . . . .	—	1848	7	1	—	—	48	31	—	—	—	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	. . . . . .	—	1856	12	3	—	1	12	1	—	—	—	1
31	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn ꝛc.	—	—	—	—	. . . . . .	—	1852	5	—	3	—	17	—	1	—	—	—
	b. Hinterpommer.	—	—	—	—	. . . . . .	—	1859	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Vorpommerſche	—	—	—	—	. . . . . .	—	1863	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	. . . . . .	—	1852	7	—	—	—	60	—	—	—	—	—
33	Frankfurt-Hanauer	—	—	3	—	. . . . . .	—	1848	5	—	1	—	2	6	—	—	—	—
34	Glückſtadt-Elmshorner	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Heſſiſche Ludwigs-E.	—	—	—	2	. . . . . .	—	1860	2	2	—	—	1	3	1	—	—	—
36	Homburger	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Kirchheimer	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—	. . . . . .	—	1846	3	12	1	2	117	35	—	—	—	—
39	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	. . . . . .	—	1849	9	5	3	—	40	—	—	—	—	—
0	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	. . . . . .	—	1836	5	2	5	—	—	—	—	—	—	—

331		332	333	334	335	
Achsbrüche.						
1868 a. bei eigenen Lastwagen. brüche.	1868 b. bei fremden Lastwagen. brüche.	Zusammen bis Ende 1868 Achsbr.	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
4	—	217	bei Güterwagen mit Achsen von 137 Millimeter in der Nabe	28	7,75	1
1	—	213	„ Lastwagen	24	8,88	2
1	2	32	„ 4rädrigen Transportwagen-Achsen von geschmiedetem Eisen; Dimensionen 3 3/4—4 1/4 Zoll	12	2,67	3
—	—	—	. . . .	—	—	4
—	1	32	bei 4rädr. Güterwagen mit eisernen Achsen, welche in der Nabe (Bruchstelle) 3″ 8‴ stark waren	23	1,39	5
—	—	—	. . . .	—	—	6
—	—	—	. . . .	—	—	7
—	—	141	bei fremden Güterwagen	21	6,71	8
—	2	46	„ Achsen unter 4 1/2″ Stärke	19	2,42	9
—	—	4	. . . .	7	0,57	10
—	—	125	bei Lastwagen mit Patent-Bündelachsen	19	6,58	11
1	—	25	„ eisernen, 4 1/2″ in der Nabe starken Lastwagen-Achsen	15	1,67	12
1	1	48	„ Kohlen- und Güterwagen-Achsen	17	2,82	13
—	4	32	„ 4rädrigen offenen Lastwagen mit eisernen Bündelachsen von 4 Zoll Stärke . .	14	2,29	14
1	—	44	bei Tenderachsen von 102 u. 129 mm., bei Personenwagen-Achsen von 99 mm. und bei Lastwagen-Achsen von 84—121 Millimeter Durchmesser	22	2,0	15
5	—	82	bei 4rädrigen Transportwagen mit Achsen von gehämmertem Eisen von 86 Millimeter Stärke (in der Nabe) und bei Tendern mit Bündelachsen von Eisen von 94—100 Millimeter Stärke (in der Nabe) .	26	3,15	16
3	—	76	bei Lastwagen-Achsen	14	5,43	17
9	—	141	bei 4 rädrigen Güterwagen. Die im Jahre 1868 gebrochenen 11 Achsen bestanden aus ungehärtetem Gußstahl, Patent-Bündeleisen und geschmiedetem Eisen	28	5,04	18a
—	—	22	bei offenen Güterwagen mit eisernen Achsen von 3 1/2—4″ Nabenstärke	21	1,05	- b
1	—	137	„ 6rädrigen mit englischen Patentachsen versehenen Lastwagen von 3 3/4″ Durchm. an der Nabe	27	5,07	19ab
—	—	7	„ Lastwagen mit Patent-Bündelachsen von 2 3/8—3 1/2″ Durchmesser	20	0,35	- c
—	—	7	„ Lastwagen-Achsen	8	0,88	20
—	—	16	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3 3/8—4″ Durchmesser	23	0,70	21
—	—	—	. . . .	—	—	22a
—	—	—	. . . .	—	—	- b
—	—	10	bei Tender-Achsen von 90—102 mm., einer Personenwagen-Achse von 98 mm. und bei Lastwagen-Achsen von 89—102 Millimeter Durchmesser	20	0,50	23a
—	—	—	. . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . .	—	—	24
—	—	43	bei 6rädr. Personenwag. u. bei 6-, 4- u. 8rädr. Güterwag. mit Achsen von 3 5/8—4″ Durchm. mit kurzen Naben	25	1,72	25
—	2	7	bei Güterwagen-Achsen	10	0,70	26
—	—	70	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3 7/8″ Durchmesser	28	2,50	27
—	—	—	. . . .	—	—	28
—	—	87*	bei 4- und 8rädrigen Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	21	4,14	29
—	1	31	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen aus Patent-Bündeleisen	13	2,38	30
—	—	26	bei Lokomotiv-Krummachsen von Feinkorneisen und bei eisernen Patent-Bündelachsen von 3 1/2—3 3/4″ Durchmesser in der Nabe unter Güterwagen	17	1,53	31a
—	—	—	. . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . .	—	—	- c
—	—	67	bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3 7/8″ Stärke in der Nabe . . .	17	3,94	32
—	—	14	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen	20	0,70	33
—	—	—	. . . .	—	—	34
—	1	10	bei fremden Güterwagen	9	1,11	35
—	—	—	. . . .	—	—	36
—	—	—	. . . .	—	—	37
34	3	207	bei Gußstahl-Achsen unter 4rädrigen Güterwagen von 200 Ctr. Tragfähigkeit (28 Stück), bei eisernen Bündelachsen (7 Stück) und bei eisernen Achsen (2 Stück)	23	9,0	38
—	—	57	bei Lastwagen-Achsen	20	2,85	39
—	—	12	„ den schwachen eisernen Achsen unter 3″ Durchmesser und bei Kurbelachsen der Maschinen	33	0,36	40

A. Deutsche Eisenbahnen.	322						323	324	325	326		327		328	329	330	
	(Forts.) I. Unfälle.						II. Achsbrüche.										
	Bei diesen Unfällen (Kol. 320) wurden zerstört oder stark beschädigt:						von . . . bis Ende 1867.	In den früheren Jahren						Im Betr.-Jahre			
	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Lastwagen (u. Arbeits-)	e. sonstige Fahrzeuge.			bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.	a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden Lastwagen.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.
II. Privatbahnen.	Anzahl.					Anz.		Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Achs-			
41 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	. . . . . .	—	1851	—	—	3	—	32	3	—	—	—	—
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	. . . . . .	—	1854	9	1	1	—	4	6	—	—	—	—
43 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	. . . . . .	—	1855	1	—	—	—	7	1	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	. . . . . .	—	1849	—	1	2	—	6	—	1	—	—	—
44 Mecklenburgische	1	—	—	1	. . . . . .	—	1847	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—
45 Neisse-Brieger	—	—	—	—	. . . . . .	—	1848	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
46 Niederschlesische Zweigbahn .	—	—	—	—	. . . . . .	—	1847	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—
47 Ostpreußische Südbahn . .	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	. . . . . .	—	1859	—	2	—	—	48	—	—	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	. . . . . .	—	1863	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Rechte Oder-Ufer-E. . .	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 Rheinische	—	—	—	—	. . . . . .	—	1850	7	1	1	—	15	2	—	—	—	—
51 Schleswigsche	—	—	—	—	. . . . . .	—	1866	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
52 Taunus-E.	—	—	—	—	. . . . . .	—	1840	19	4	7	—	25	1	1	—	2	—
53 a. Thüringische	—	—	—	—	. . . . . .	—	1846	7	13	12	2	38	14	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	—	—	—	. . . . . .	—	1859	—	1	—	—	—	4	—	—	—	—
54 Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.																	
55 Ungarische Nordbahn . .	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	. . . . . .	—	1858	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
57 Böhmische Nordbahn . .	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Böhmische Westbahn . .	—	—	—	11	. . . . . .	—	1862	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
59 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	. . . . . .	—	1856	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
60 Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka }	—	—	—	7	. . . . . .	—	1863	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
c. Pferde-Bahn . .	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Fünfkirchen-Barcs'er . . .	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	5	. . . . . .	—	1859	—	4	—	—	13	1	—	—	—	—
63 Graz-Köflacher	—	—	—	—	. . . . . .	—	1860	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	6	2	—	46	. . . . . .	—	1857	18	65	11	—	259	32	1	4	—	—
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn .	—	—	—	—	. . . . . .	—	1859	—	28	—	—	14	4	—	6	—	—
b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	2	Schneepflug .	1	1866	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	2	. . . . . .	—	1855	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche .	—	—	—	—	. . . . . .	—	1856	15	50	3	1	121	10	2	2	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	. . . . . .	—	1856	5	14	5	—	171	16	1	7	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	—	—	—	. . . . . .	—	1856	2	3	2	—	56	1	—	2	—	—
70 a. Südbahn, Oesterreichische	4	1	1	35	. . . . . .	—	1860	41	55	3	5	114	5	4	39	—	—
b. Tiroler	—	—	—	—	. . . . . .	—	1859	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71 Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	. . . . . .	—	1859	8	—	—	—	—	3	1	—	—	—
72 Theiß-Bahn	1	1	—	—	. . . . . .	—	1858	—	1	1	—	7	10	—	1	—	—
73 Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.																	
74 Niederländische Staats-E. .	1	1	—	—	. . . . . .	—	1867	3	—	—	—	—	—	17	—	—	—
75 Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76 Niederländische Rhein-E. .	—	—	—	2	. . . . . .	—	1855	29	—	—	—	15	3	1	—	—	—
77 a. Warschau-Wiener . .	—	—	—	—	. . . . . .	—	1866	—	2	2	—	1	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

331		332	333	334	335	
			Achsbrüche.			
1868						
a. bei eigenen Lastwagenbrüche.	b. bei fremden	Zusammen bis Ende 1868 Achsbr.	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
—	—	38	bei Güterwagen mit Achsen von gehärtetem Gußstahl und 3 1/4" Durchmesser . . .	17	2,24	41
3	—	24	„ Lokomotiv-Achsen	15	1,60	42
2	1	12	„ Lastwagen mit Achsen von 3 5/8" Durchmesser in der Nabe	14	0,86	43a
—	—	10	„ Lastwagen mit Stahlachsen von 3 1/4—3 1/2" Durchmesser in der Nabe . . .	20	0,50	- b
—	—	21	„ eisernen Achsen von 3 1/2" engl. Durchmesser	22	0,95	44
—	—	1	„ einer Lastwagen-Achse aus Walzeisen von 3 1/2" Stärke	21	0,05	45
—	—	14	„ offenen 4- und 8rädrigen Güterwagen mit 3 1/2—3 5/8" starken Patentbündel-Achsen .	22	0,63	46
—	—	—	. . . .	—	—	47
1	—	51	bei Kohlen- und Güterwagen-Achsen	10	5,1	48a
—	—	1	„ Kohlenwagen-Achsen	6	0,17	- b
—	—	—	. . . .	—	—	- c
—	—	—	. . . .	—	—	- d
—	—	—	. . . .	—	—	49
—	—	26	bei Krummachsen der Lokomotiven und bei 3 1/2" starken eisernen Achsen der Lastwagen .	19	1,37	50
—	—	1	„ einer Tender-Achse	3	0,33	51
—	—	59	„ Kurbelachsen älterer Lokomotiven und bei eisernen Wagenachsen von 3 2/3" Durchmesser .	29	2,03	52
—	—	86	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3 3/4" Stärke	22	3,91	53a
—	—	5	„ Güterwagen-Achsen	10	0,50	- b
—	—	—	. . . .	—	—	54
—	—	—	. . . .	—	—	55
—	—	2	bei Hohlachsen von Lastwagen	10	0,20	56
—	—	—	. . . .	—	—	57
—	1	2	bei einer Lokomotiv-Laufachse und bei einer Güterwagen-Achse von 4" Stärke . . .	6	0,33	58
—	—	1	„ einer Kohlenwagen-Achse	13	0,08	59
—	—	2	„ Kohlenwagen mit Hohlachsen	6	0,33	60ab
—	—	—	. . . .	—	—	- c
—	—	—	. . . .	—	—	61
—	—	18	bei vierrädrigen Güterwagen mit englischen Hohlachsen von 4" Nabenstärke . . .	10	1,8	62
—	—	2	„ Kohlenwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 4" 2 1/2''' Stärke	9	0,22	63
13	1	404	„ vierrädrigen Kohlenwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 2" 5''' Stärke . . .	12	33,67	64
—	—	—	. . . .	—	—	65
—	—	52	bei schmiedeeisernen Tender-Achsen von 5" Stärke	10	5,20	66a
—	—	—	. . . .	—	—	- b
—	—	3	bei Tender-Achsen aus gewalztem Schmiedeeisen	2	1,50	67
1	—	2	„ Kohlenwagen-Achsen	14	0,14	68
19	2	225	„ achträdrigen Lastwagen der ältesten Lieferungen	13	17,30	69a
17	1	237	„ achträdrigen Lastwagen der ältesten Lieferungen	13	18,23	- b
4	1	71	„ achträdrigen Lastwagen der ältesten Lieferungen	13	5,46	- c
6	3	275	„ Lastwagen-Achsen	9	30,55	70a
—	1	2	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen	9	0,22	- b
—	3	15	„ Lokomotiv-Achsen	10	1,50	71
1	2	23	bei bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen Vollachsen, welche cylindrisch, packettirt und gewalzt waren und zwischen den Rädern 127 und in der Nabenöffnung 123 Millimeter Durchmesser hatten . .	11	2,09	72
—	—	—	. . . .	—	—	73
3	—	23	bei Lokomotiv-Achsen	2	11,5	74
—	—	—	. . . .	—	—	75
3	—	51	bei Lokomotiv-Achsen	14	3,64	76
—	—	5	„ Tender- und Personenwagen-Achsen	3	1,67	77a
—	—	—	. . . .	—	—	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	336		337		338	339	340	341	342	343	344	345
		III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1868. Dieselben sind veranlaßt durch:					
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1868		Zusammen bis Ende 1868.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß	Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.	Dauer der Unterbrechung.
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.								
		Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	B.-Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.					Tage.
	I. Staatsbahnen.												
1	Badische	—	58	—	28	86	23,5	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	—	209	—	n. not.	209	15,5—22,9	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	4	—	—	—	4	19	—	—	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	16*
8	Hannoversche	—	113	—	28	141	20—23	—	—	—	—	—	—
9	Main-Weser-B.	—	8	—	—	8	20,08	—	—	—	—	—	—
10	Nassauische	—	1	—	—	1	22,15	—	—	—	—	—	—
11	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	—	335	—	30	365	20,6—22,9	—	—	—	—	—	—
12	Preuß. Ostbahn	—	1	—	1	2	20,75	—	—	—	—	—	—
13	Saarbrücker	14	16	—	1	31	22—23	—	—	—	—	—	—
14	Westfälische	70	i. R. 336a	1	3	74	20,58—23	—	1	—	—	—	13
15	Sächsische östliche	—	152	—	4	156	18—21	—	—	—	—	—	—
16	Sächsische westliche	29	111	—	24	164	18,5—19	—	—	—	—	—	—
17	Württembergische	—	2*	—	4	6	18,25	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen **a) unter Staatsverwaltung.**												
18	a. Bergisch-Märkische	129	30	—	6	165	22,75	—	—	—	—	—	—
	b. Hessische Nordbahn	3	—	1	—	4	19	—	—	—	—	—	—
19	a. Oberschlesische	27	38	—	18	83	14—23,7	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	4	—	1	5	20,57	—	—	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	4	—	2	6	22—23	—	—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	71	—	1	72	20,58	—	—	—	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	4	—	1	5	21	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	2	—	4	6	19	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.												
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	25	—	10	35	15,5 u. 20	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
27	Berlin-Anhaltische	28	51	4	1	84	19,5 u. 22,2	—	—	—	—	—	—
28	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	57	1	7	—	65	17,5	—	—	—	—	—	—
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn etc.	—	42	—	8	50	15, 18⅔, 21, 22½ u. 23	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	125	—	15	140	15 u. 22½	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	1	—	—	1	23	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	242	—	15	258	21—23	—	—	—	—	—	—
39	Leipzig-Dresdener	—	55*	—	—	55	—	—	2	1	—	—	—
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	100	—	—	—	100	8	—	—	—	—	—	—

		336		337		338	339	340	341	342	343	344		345
	A. Deutsche Eisenbahnen.	**III. Schienenbrüche.**						**IV. Verkehrs-Störungen** im Betriebs-Jahre 1868.						
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1868		Zusammen bis Ende 1868.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß.	Dieselben sind veranlaßt durch:						Dauer der Unterbrechung.
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.		
	II. Privatbahnen.	Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Z.-Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.						Tage.
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	1	—	—	1	21,1	—	—	1	—	. . . . .	—	1
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	4	—	—	—	4	21	—	—	—	—	. . . . .	—	—
43	a. Magdeburg-Halberstädter	5	9	—	—	14	20,68 resp. 17,0	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
44	Mecklenburgische	60	—	—	—	60	18,87	—	—	—	—	. . . . .	—	—
45	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
46	Niederschlesische Zweigbahn .	—	12	—	5	17	17 u. 20	—	—	—	—	. . . . .	—	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	4
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
50	Rheinische	—	16*	—	2	18	22,5—23	—	—	—	4*	. . . . .	—	3—8
51	Schleswigsche	—	6	—	—	6	19,30	—	—	—	—	. . . . .	—	—
52	Taunus-E.	29	—	—	—	29	18,5	—	—	—	—	. . . . .	—	—
53	a. Thüringische	—	71	—	6	77	17—22	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	b. Werra-E.	—	1*	—	4	5	22	—	—	—	—	. . . . .	—	—
54	Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.													
55	Ungarische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
56	Aussig-Teplitzer	—	2	—	—	2	20	—	—	—	—	. . . . .	—	—
57	Böhmische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
58	Böhmische Westbahn . .	—	12	—	1	13	22	—	—	—	1	d. Zusammenstoß zweier Züge	1	4
59	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
60	Buschtěhrader {a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . .}	—	2	—	—	2	22,4	—	—	1	—	. . . . .	—	3
61	Fünfkirchen-Barcs'er . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	. . . . .	—	—
63	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	818	14	—	—	832	19,3	—	—	—	—	. . . . .	—	—
65	Kaiser Franz-Josef Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
66	Kaiserin Elisabeth {a. Lokom.-Bahn .	—	106	—	58	164	22,4	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	{b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy E.	—	—	—	—	—	—	1*	—	2*	—	. . . . .	—	3*
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . . . .	—	2
69	a. Oesterreichische nördliche .	12	277	—	198	487	23,48	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	—	58	—	147	205	23,46	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	c. Wien-Neu Szönyer . .	—	2	—	2	4	23,46	—	—	1	—	. . . . .	—	2
70	a. Südbahn, Oesterreichische	—	5	—	—	5	23	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	b. Tiroler	—	3	—	1	4	22,4	—	1*	—	2	. . . . .	—	{2½, 4½ u. 4*}
71	Süd-Norddeutsche . . .	—	17	—	25	42	22,34	—	—	2	—	d. Rutschung e. Einschnittes	1	—
72	Theiß-Bahn	—	52	—	—	52	22,3	—	—	1	—	. . . . .	—	1
73	Turnau-Kralup-Prager . .	—	1	—	—	1	18	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.													
74	Niederländische Staats-E. .	—	10	—	1	11	23	—	—	—	—	. . . . .	—	—
75	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
76	Niederländische Rhein-E. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
77	a. Warschau-Wiener . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—

Abschnitt F.

Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.

Die betreffenden Nachrichten sind in der Statistik pro 1864 enthalten.

Abschnitt G.

Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	346	347	348	349	350	351	352	353	
			Einnahme pro 1868.							
		Bestand am Schlusse des Jahres 1867.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke rc.).	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	Pensionen b. an Wittwen.
	I. Staatsbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	491 221	22 576	28 556	56 944	—	8614	116 690	38 338	25 261
3	Braunschweigische	117 239	4285	25 314	—	2234	—	31 833	359	1492
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar-E.	11 396	452	—	286	—	472	1210	—	—
6	Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Bebra-Hanauer	—	72	6156	1654	288	5	8175	—	—
8	Hannoversche	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Nassauische	42 689	1019	7793	3000	1624	255	13 696	248	175
11	Niederschl.-Märk. u. Schl.-G.	491 283	22 924	47 909	8613	—	5403	84 849	14 042	13 806
12	Preuß. Ostbahn	461 012	22 286	35 424	14 550	107 732	in Kol. 350	179 992	2960	4615
13	Saarbrücker	96 941	4413	11 509	2269	714	—	18 905	1818	1044
14	Westfälische	193 691	8323	14 677	4000	928	150	28 078	2292	2052
15	Sächsische östliche	371 123	15 241	24 151	14 383	—	12 171	65 946	3927	8523
16	Sächsische westliche									
17	Württembergische	246 565	11 585	25 539	11 429	3711	4701	56 965	3462	2619
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.									
18	a. Bergisch-Märkische	565 620*	25 001	63 603	9554	12 016	4567	114 741	6669	10 178
		97 370	4283	4548*	i. K. 348	1438	—	10 269	1034	—
	b. Hessische Nordbahn	133 011	5815	6781	—	2365	6880	21 841	1699	2905
19	a. Oberschlesische. b. Breslau-Posen-Glogauer	388 453	18 145	33 984	7620	3483	972	64 204	12 219	14 912
	c. Stargard-Posener	106 789	4916	6678	3300	853	116	15 863	2514	2202
20	Rhein-Nahe-E.	71 115*	3322	5936	2419	557	791	13 025	750	709
		12 121	556	1284	807	200	—	2847	—	—
21	Wilhelms-Bahn	122 534	5211	4993	3000	1378	191	14 773	1681	1157
22	a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	95 994	3429	4853	—	—	3662	11 944	2326	4312
26	Bayerische Ostbahnen	299 309	17 075	17 412	35 714	10 703	4516	85 420	861	3575
27	Berlin-Anhaltische	307 575	13 559	24 769	6000	1523	481	46 332	11 869	3695
28	Berlin-Görlitzer	—	118	4724	—	—	97	4939	—	—
29	a. Berlin-Hamburger	392 238	18 031	15 349	7500	3117	2577	46 574	5086	7685
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	64 968	2801	7796	3500	51	—	14 148	10 630	3775
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc. b. Hinterpommer. c. Vorpommersche	344 467	16 266	25 721	15 557	8687	921	67 152	5432	5687
	d. Stettin-Starg.	20 634	904	1008	600	313	56	2881	919	110
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	107 468	4927	6885	4500	—	1691	18 003	2687	1647
33	Frankfurt-Hanauer	28 446	1319	1275	857	—	610	4061	246	690
34	Glückstadt-Elmshorner	6630	326	687	196	—	21	1230	238	116
35	Hessische Ludwigs-E.	118 112	6399	9468	5715	3148	874	25 604	1376	1179
36	Homburger	4533	229	414	286	—	344	1273	—	18
37	Kirchheimer	202*	—	—	12	—	12	24	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	494 850	23 918	29 287	8945	34	9371	71 555	7157	760
39	Leipzig-Dresdener	169 319	8816	9126	10 000	—	780	28 722	2709	8092
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	5006	241	—	571	14	13	839	—*	—

354	355	356	357	358	359	360	361	362	363		364	365	
Ausgabe pro 1868.									Im Jahre 1868 erhielten:				
									Pensionen				
									a.	b.			
Kinder-Erziehungs-gelder.	Temporaire Unter-stützungen.	Zurück-erstattete Beiträge.	Cours-verlust bei Werth-papieren.	Kur-, Ver-pflegungs- u. Beerdi-gungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreib-kosten rc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1868.	Zahl der Bethei-ligten.	invalide Beamte.	Beamten-Wittwen.	Er-ziehungs-gelder.	temporaire Unter-stützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
i. K. 353b	10 224	892	—	11 672	181	86 568	521 343	9857	233	670	i. K. 363b	1206	2
648	9961*	—	—	5564	—	18 024	131 048	6621	12	94	55	2031	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	476	—	—	—	—	476	12 130	—	—	—	—	33	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	157	—	—	—	157	8018	348	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
i. K. 353b	—	338	—	—	53	814	55 571	600	4	4	6	—	10
6656	862	6338	—	—	496	42 200	533 932	2949	160	298	392	—	11
4030	1349	6452	113 930	—	i. K. 357	133 336	507 668	2467	48	118	273	67	12
1387	60	2441	—	—	9	6759	109 087	783	14	20	53	4	13
2156	—	1967	—	—	3	8470	213 299	1014	31	66	134	—	14
388	—	2402	—	—	142	15 382	421 687	ca. 3300	71	275	46	—	15 16
735	808	260	—	102	97	8083	295 446	ca. 2100	36	84	126	4	17
7820 —	418 —	2807 82	— —	— —	241 3	28 133 1119	652 228 106 520	3653 291	63 6	164 —	405 —	4 —	18a
i. K. 353b	—	183	—	—	—	4787	150 065	448	22	62	8	—	- b
4411	79	1897	—	324	—	33 842	418 815	2126	98	214	332	4	19ab
798	54	25	—	—	317	5910	116 742	345	23	45	52	4	- c
623 —	140 —	1716 —	— —	— —	47 —	3985 —	80 155 14 968	401 125	10 —	17 —	35 —	8 —	20
958	12	627	450	—	311	5196	132 111	429	24	35	63	1	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
87	—	—	—	722	155	7602	101 333*	874	25	180	6	—	25
i. K. 353b	60	—	—	—	7	4503	380 226	ca. 1900	15	64	—	1	26
70	36	243	267	1325	691	18 196	335 711	1239	90	82	4	2	27
—	20	84	27	590	8	729	4210	476	—	—	—	20	28
411	—	1	—	—	221	13 404	425 408	1497	53	152	22	—	29a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	507	—	245	27	15 184	63 932	958	112	80	10	—	30
—	—	428	—	—	100	11 647	399 972	1512	37	78	—	—	31ab u. c
108	—	—	—	—	15	1152	22 363	58	10	3	13	—	- d
1059	118	565	—	—	445	6521	118 949	944	40	76	ca. 76	—	32
47	—	51	—	—	—	1034	31 473	158	3	18	2	—	33
—	—	34	—	—	23	411	7449	ca. 60	1	6	—	—	34
402	—	359	—	—	—	3316	140 400	796	12	31	39	—	35
—	—	13	—	—	—	31	5775	52	—	1	—	—	36
—	—	—	—	9	—	9	217	—	—	—	—	—	37
82	14 837	—	—	—	5139	27 975	538 430	3815	127	37	10	1532	38
649	2	36	—	—	12	11 500	186 541	684	25	142	40	1	39
—	—	—	—	—	—	—	5845	—	—	—	—	—	40

	A. Deutsche Eisenbahnen.	346	347	348	349	350	351	352	353	
			Einnahme pro 1868.							
		Bestand am Schlusse des Jahres 1867.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke 2c.).	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	Pensionen b. an Wittwen.
	II. Privatbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	33 730	1396	2100	—	—	676	4172	i. R. 353b	328
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	137 989	8696	6581	3000	—	18 661	36 938	12 144	5872
43	a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche	165 813	8362	11 008	1000	1742	3739	25 851	8313	2843
44	Mecklenburgische	85 035	3613	1925	810	—	2034	8382	66	463
45	Neisse-Brieger	23 725	936	814	1000	619	226	3595	330	416
46	Niederschlesische Zweigbahn	39 944	1771	1843	1000	690	920	6224	450	364
47	Ostpreußische Südbahn	11 202	680	4648	2460	226	82	8096	—	127
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer d. Pfälzische Nordbahnen	200 414	12 159	14 027	10 000	—	370	36 556	7994	i. R. 353a
49	Rechte Oder-Ufer-E.	26 020	1149	2378	700	486	39	4752	220	243
50	Rheinische	304 099	15 861	45 419	7203	—	16 529	85 012	4726	4221
51	Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Taunus-E.	47 582	1957	1987	2856	—	225	7025	6630	i. R. 353a
53	a. Thüringische	274 530	11 780	17 243	6000	9359	2067	46 449	6059	3895
	b. Werra-E.	61 358	2617	3428	2400	1551	540	10 536	254	363
54	Tilsit-Insterburger	4541	163	914	710	276	41	2104	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.									
55	Ungarische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Aussig-Teplitzer	31 240	2403	2084	3333	19	273	8112	—	9
57	Böhmische Nordbahn	—	29	1833	—	—	2	1864	—	—
58	Böhmische Westbahn	36 817	2344	7442	—	—	425	10 211	93	930
59	Brünn-Rossitzer	8186	356	1402	1380	—	—	3138	—	800
60	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	50 136	4609	2638	1503	—	3084	11 834	3964	i. R. 353a
61	Fünfkirchen-Barcs'er	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	242 763	12 734	17 788	6667	4124	534	41 847	2240	1136
63	Graz-Köflacher	10 998	2345	1118	666	—	—	4129	—	—
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	1 088 837	55 057	41 291	90 000	12 598	2536	201 482	33 309	29 182
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	49	2655	—	—	18	2722	—	—
66	Kaiserin Elisabeth a. Locom.-Bahn b. Pferde-Bahn	348 886	18 344	21 346	10 673	8196	1826	60 385	490	1453
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	14 513	1553	19 627	5333	467	161	27 141	—	139*
68	Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
69	a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	1 272 598	61 512	61 130	28 178	4108	1533	156 461	26 239	14 731
70	a. Südbahn, Oesterreichische b. Tiroler	707 297	29 717	34 634	22 198	—	660	87 209	6570	3923
71	Süd-Norddeutsche	64 116	3425	5950	—	1133	36	10 544	1693	514
72	Theiß-Bahn	217 568	11 547	15 167	—	3137	—	29 851	—	1678
73	Turnau-Kralup-Prager	7179*	445	2316	2890	781	15	6447	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.									
74	Niederländische Staats-E.	—*	—	1052	132	—	127	1311	—	—
75	Lüttich-Mastrichter	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Niederländische Rhein-E.	51 762*	2543	—	—	—	18 109	20 652	—	—
77	a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	187 459	8619	17 252	5556	15 320	2340	49 087	i. R. 353b	3684

354	355	356	357	358	359	360	361	362	363		364	365	
Ausgabe pro 1868.							Bestand der Kasse ultimo 1868.	Zahl der Betheiligten.	Im Jahre 1868 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungs-gelder.	Temporaire Unter-stützungen.	Zurück-erstattete Beiträge.	Cours-verlust bei Werth-papieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreib-kosten 2c.).	Ueberhaupt.			a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Er-ziehungs-gelder.	temporaire Unter-stützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	—	66	—	7	401	37 500	288	1	8	—	—	41
—*	—	—	—	—	15 058	33 074	141 853	746	112	100	—	—	42
68	—	646	—	255	894	13 019	178 645	1105	79	48	5	1	43
121	—	—	—	—	—	650	92 767	128	1	9	2	—	44
38	—	—	—	—	5	789	26 531	93	5	9	7	—	45
97	—	425	—	—	11	1347	44 821	167	8	12	12	—	46
—	—	186	—	—	5	318	18 980	344	—	2	—	—	47
i. R. 353a	472	—	—	—	45	8511	228 459	1283	19	89	152	—	48
136	—	193	—	—	4	796	29 976	191	6	3	6	—	49
655	6354	787	—	11 634	376	28 753	360 358	2740	68	119	99	98	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
—	—	68	—	—	—	6698	47 909	175	34	37	—	—	52
110	—	303	—	—	126	10 493	310 486	1001	50	68	7	—	53a
—	—	23	—	—	121	761	71 133	396	5	10	—	—	- b
—	—	160	—	—	—	160	6485	86	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
—	100	—	—	—	—	109	39 243	116	—	—	—	3	56
—	—	—	—	—	—	—	1864	96	—	—	—	—	57
155	160	910	—	—	—	2248	44 780	338	1	4	2	2	58
—	—	—	—	—	—	800	10 524	45	—	—	—	—	59
i. R. 353a	112	—	—	158	—	4234	57 736	184	103	i. R. 363a	20	i. R. 364	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
130	408	60	—	—	946	4920	279 690	770	1	9	3	7	62
—	—	66	—	—	—	66	15 061	49	—	—	—	—	63
2532	—	2481	—	—	—	67 504	1 222 815	2045	116	183	25	—	64
—	—	—	—	—	—	—	2722	106	—	—	—	—	65
127	470	657	—	—	—	3197	406 074	1028	1	11	5	2	66
16	—	—	—	—	11 970*	12 125	29 529	501	—	4	—	—	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68
782	279	2328	—	1633	497	46 489	1 382 570	1483	93	104	14	1	69
1118	—	7975	—	—	—	19 586	774 920	1142	26	30	61	—	70
—	—	103	—	—	—	2310	72 350	403	4	4	—	—	71
—	210	—	13 558	—	—	15 446	231 973	803	—	8	—	5	72
—	—	—	—	—	—	—	13 626	146	—	—	—	—	73
—	82	—	—	533	189	804	507	476	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	3110	—	—	—	—	3110	69 304	—	—	—	—	23	76
652	—	1524	—	255	1024	7139	229 407	1260	10	43	80	6	77

Statistische Berichte

und

Erläuterungen zu den Tabellen

für das

Betriebs-Jahr 1868.

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Staatsbahnen.

1. Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Badischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg, Bruchsal, Carlsruhe, Oos, Appenweier, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut, Schaffhausen und Singen nach Constanz . . . . 55,02 Meilen,

2) die Zweigbahnen:

a) von Mannheim nach dem Rheinhafen . . . . 0,29 „
welche aber nur zum Gütertransport benutzt wird, und von Mannheim bis zur Mitte der Rheinbrücke (zum Anschlusse an die Pfälzischen Bahnen) . . . . . . 0,16 „
b) von Heidelberg über Meckesheim, Mosbach, Osterburken und Lauda nach Würzburg 21,13 „
c) die am 25. Juni 1868 eröffnete Zweigbahn von Meckesheim nach Rappenau . . 3,71 „
d) von Lauda nach Hochhausen (1,66 M.) nebst der am 15. Oktober 1868 eröffneten Fortsetzung nach Wertheim (2,51 M.) . . . . 4,17 „
e) von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker . . . . 5,17 „
f) „ Carlsruhe nach Maxau — Mitte der Rheinbrücke (Carlsruher Rheinbahn) . 1,29 „
g) „ Oos nach Baden (gen. Baden-Baden) . . . . 0,56 „
h) „ Appenweier nach Kehl (Mitte der Rheinbrücke) . . . . 1,55 „
i) „ Offenburg nach Hausach (Kinzigthalbahn) . . . . 4,40 „
k) „ Dinglingen nach Lahr (Lahrer Eisenbahn) . . . . 0,42 „
l) „ Basel nach Schopfheim (Wiesenthal-Bahn) . . . . 2,95 „
m) „ Waldshut bis zur Mitte der Rheinbrücke . . . . 0,23 „
n) „ Radolfzell nach Stockach . . . . 2,31 „
o) „ Singen nach Engen (1,93 M.) nebst der am 15. Juni 1868 eröffneten Fortsetzung nach Donaueschingen (4,63 M.) . . . . 6,56 „

zusammen 110,32 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken ad 2c, d und o . . . . 104,16 „

II. **Eigenthums-Verhältnisse.** Die Zweigbahnen von Carlsruhe nach Maxau (Mitte der Rheinbrücke), von Dinglingen nach Lahr und von Basel nach Schopfheim sind von Privat-Unternehmern erbaut, die Verwaltung und der Betrieb derselben aber vom Staate übernommen, welcher sich auch bei den drei Bahnen das Ankaufsrecht vorbehalten hat.

Mit der Eröffnung der Strecke Osterburken-Würzburg (1. November 1866) ist die von der Königl. Bayerischen Staatsbahn-Verwaltung erbaute Strecke von der Badisch-Bayerischen Grenze bis Würzburg (3,26 Meilen) gegen den in Kol. 263 der Tabellen aufgeführten Pachtzins in Betrieb übernommen worden.

III. Ueber die Mitbenutzung der zweigeleisigen Strecke **Friedrichsfeld-Mannheim** Seitens der Main-Neckar-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 1 der Berichte spezielle Mittheilungen.

IV. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1868 wurden beschafft: 16 Lokomotiven für Güterzüge, 10 vierrädrige Briefpostwagen, 460 vierrädrige bedeckte, 170 vierrädrige offene Güterwagen und 30 vierrädrige Bahndienstwagen. Umgebaut wurden 4 Lokomotiven für Personenzüge, 2 vierrädrige Personenwagen II. Klasse in Wagen I. und II. Klasse, ein vierrädriger Wagen II. Klasse in einen solchen III. Klasse, ein vierrädriger Wagen II. und III. Klasse in einen solchen III. Klasse, 2 vierrädrige Postpackwagen in bedeckte Güterwagen, 3 sechsrädrige bedeckte Güterwagen in vierrädrige bedeckte Güterwagen, 15 vierrädrige bedeckte Güterwagen in sechsrädrige bedeckte Güterwagen, und ein sechsrädriger offener Güterwagen in einen vierrädrigen offenen Güterwagen.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Hierüber ist das Nähere in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 167 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht eingetreten.

VI. **Neue Bahnlinien.** Im Jahre 1868 waren noch im Bau begriffen die Strecken: von Rappenau bis zur Saline und bis Jaxtfeld, von Rastatt bis Gernsbach, von Hausach nach Donaueschingen, von Lauda nach Mergentheim und von Stockach nach Meßkirch.

Projektirt sind die Strecken: von Mannheim bis Carlsruhe (Rheinbahn), von Leopoldshöhe bis St. Louis, von Schwackenreuthe bis Pfullendorf, von Meßkirch bis Mengen, von Krauchenwies bis Sigmaringen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Von diesen 12 Mitgliedern fungiren 3 ausschließlich und 3 zur Hälfte für die Postverwaltung, 4 auch für die Telegraphen-Verwaltung.

10b. Dies ist die Strecke von der Badisch-Bayerischen Grenze bis Würzburg. (Siehe ad II. dieses Berichts.)

13. Doppelgeleisig waren ult. 1868 die Strecken der

Hauptbahn	von Mannheim nach Friedrichsfeld	1,19	Meilen,
"	" Heidelberg bis Basel	33,78	"
"	" Beringen bis Schaffhausen	0,89	"
Zweigbahn	" Mannheim bis zur Mitte der Rheinbrücke	0,16	"
"	" Wilferdingen nach Pforzheim	1,84	"
"	" Appenweier nach Kehl (Mitte Rheinbrücke)	1,45	"
	zusammen	39,31	Meilen.

41—68. Die hier aufgeführten Neigungs-Verhältnisse, geraden Strecken und Curven beziehen sich nur auf die Hauptbahn Mannheim-Constanz, diejenigen der Zweigbahnen sind aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

	Bezeichnung der Zweigbahnen.																
	1. Mannheim-Rheinhafen.	2. Mannheim-Mitte Rheinbrücke.	3. Mannheim-Friedrichsfeld.	4. Verbindungsb. in Heidelberg.	5. Heidelberg-Würzburg.	6. Meckesheim-Rappenau.	7. Lauda-Wertheim	8. Durlach-Mühlacker.	9. Carlsruhe-Maxau (Mitte Rheinb.)	10. Oos-Baden	11. Appenweier-Kehl.	12. Offenburg-Hausach.	13. Dinglingen-Lahr.	14. Basel-Schopfheim.	15. Waldshut-Mitte Rheinbrücke.	16. Singen-Donaueschingen.	17. Radolfzell-Stockach.
Kol. 41. Länge der horizontalen Strecken Rthn.	193	149	391	221	6394	1259	3692	1699	1148	120	1349	1954	351	514	183	2555	850
" 42. Das Steigen beträgt im Ganzen Fuß	4,55	38,11	25,81	—	1818,6	514,1	13,0	585,1	7,2	84,0	11,5	273,5	22,0	366,9	—	105,7	288,6
" 43. Das Fallen beträgt im Ganzen "	6,75	—	2,58	—	1597,8	134,3	175,6	191,0	36,9	—	30,4	10,0	—	1,0	39,1	795,2	43,6
" 44. Länge der geraden Strecken. Rthn.	158	177	2123	—	24792	3698	4993	5742	1542	874	3463	6599	530	4637	258	7650	2873
Länge der Strecken mit Steigung:																	
Kol. 45, bis 1/1200 . . . . . Rthn.	100	—	—	—	399	—	—	—	303	—	—	—	—	—	—	—	—
" 46, von 1/1200—1/900 . . . "	24	—	1732	—	566	462	—	—	—	—	—	165	—	—	—	—	—
" 47, " 1/900—1/600 . . . . "	150	—	—	—	—	677	—	—	64	11	—	—	—	50	—	—	—
" 48, " 1/600—1/300 . . . . "	—	—	175	—	3680	223	—	826	255	171	32	2927	—	242	—	—	239
" 49, " 1/300—1/100 . . . . "	76	—	—	—	10579	1481	217	2341	—	818	139	3381	491	1229	—	335	2917
" 50, " 1/100—1/50 . . . . "	—	141	—	—	7332	2147	—	2938	—	—	—	—	—	—	—	562	—
" 51, " 1/50 und stärker . . . "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 52. Die stärkste Steigung auf der Bahn beträgt:	1:167	1:67	1:526	—	1:66	1:83	1:200	1:79	1:277	1:125	1:180	1:167	1:250	1:118	—	1:83	1:111
Länge der Strecken mit Fall:																	
Kol. 53, bis 1/1200 . . . . Rthn.	256	—	—	—	126	—	—	—	—		1392	—	—	228	—	433	—
" 54, von 1/1200—1/900 . . . "	—	—	—	—	88	—	—	—	—	—	398	—	—	—	—	1328	—
" 55, " 1/900—1/600 . . . . "	—	—	72	—	—	—	—	—	211	—	—	212	—	—	—	1722	—
" 56, " 1/600—1/300 . . . . "	64	—	—	—	1362	—	1398	58	70	—	392	—	—	—	—	1404	—
" 57, " 1/300—1/100 . . . . "	41	—	—	—	2903	334	3039	2473	448	—	—	153	—	—	—	1070	613
" 58, " 1/100—1/50 . . . . "	—	—	—	—	8843	820	—	—	11	—	—	—	—	—	280	3719	—
" 59, " 1/50 und stärker . . . "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 60. Der stärkste Fall auf der Bahn beträgt:	1:200	—	1:333	—	1:67	1:83	1:200	1:148	1:70	—	1:333	1:250	—	1:666	1:83	1:60	1:133
Länge der Strecken in Curven:																	
Kol. 61, bis 1000 Rthn. Radius. . Rthn.	—	—	—	—	—	541	—	45	—	—	—	—	—	—	—	298	—
" 62, von 1000—800 Rthn. Radius "	—	—	—	—	92	—	28	400	—	89	—	82	—	—	—	—	—
" 63, " 800—600 " " "	—	—	—	—	74	513	—	68	—	—	—	—	—	24	—	—	—
" 64, " 600—400 " " "	—	—	61	—	486	932	38	171	—	—	—	306	—	85	38	605	—
" 65, " 400—200 " " "	448	—	—	—	6573	965	575	3477	262	—	—	1619	—	317	122	2650	1004
" 66, " 200—100 " " "	178	113	186	221	10130	694	2712	120	706		230	186	315	200	45	1925	620
" 67, " 100 Rthn. Rad. u. weniger "	120	—	—	—	125	—	—	—	—	157	—	—	—	—	—	—	122
68. Der kleinste Radius der Curven beträgt . . . . "	42,2	88,6	133,4	119,5	77,3	95,6	95,6	119,5	95	17,6	119,6	95,6	95,6	80	125,0	95,6	74,0

69—74. Der Eisenbahn-Telegraph bildet einen Bestandtheil des Großherz. Staats-Telegraphen und wird zugleich mit diesem unterhalten. Es besteht jedoch nur längs der Badischen Staats-Eisenbahnen behufs des Bahndienstes je eine Leitung. Von den in Kol. 73 angegebenen 138 Stationen befördern nur 17 ausschließlich Bahndepeschen, die übrigen auch Privat-Depeschen.

85. Das Anlage-Kapital betrug am Schlusse des Jahres 1868 . . . 65 209 875 Thlr., und zwar 58 119 108 Thlr. bis Ende 1867 und 7 090 767 Thlr. für die im Jahre 1868 eröffneten Strecken.

Der Zinsberechnung wegen sind jedoch diese 7 090 767 Thlr. nicht mit ihrem vollen, sondern mit einem nach Verhältniß der Betriebszeit der neu eröffneten Strecken reducirten Betrage, d. i. 3 250 976 Thlr., dem vorjährigen Anlage-Kapitale hinzugerechnet. Hierdurch ergiebt sich die in Kolonne 85 aufgeführte Summe von 61 370 084 Thlr.

86. Diese Durchschnitts-Summen sind nach dem vollen Anlage-Kapitale von 65 209 875 Thlrn. berechnet.

122. Die vor Material- und Arbeitszügen zurückgelegten 189 Meilen sind hier nicht aufgenommen worden, weil für dieselben keine Bezahlung geleistet wird.

168, 170 u. 171. In den hier aufgeführten Summen ist auch das Gewicht der beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht. (Siehe Erläuterung zu Kol. 69—74.)

209. Dies ist die für die Beförderung der Postgüter gezahlte Aversionalsumme.

230—248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung enthalten.

346—365. Wegen der Beamten-Pensionskasse siehe ad V. dieses Berichts resp. Statistik pro 1864 S. 167.

2. Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen.

I. **Organisation der Verwaltung.** Die unmittelbare Leitung und Verwaltung der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten, als Eisenbahnen, Post, Telegraphie und Dampfschifffahrt, ist der „General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten" als einer dem Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten untergeordneten Centralstelle übertragen. Durch Verordnung vom 16. September 1868 ist vom 1. Oktober 1868 an eine Ausscheidung der Geschäfte in der Art eingetreten, daß der bereits für den Bau neuer Linien bestehenden „Bau-Abtheilung" zugleich auch die Unterhaltung sämmtlicher bleibenden Einrichtungen und Baulichkeiten, welche für den Betrieb bestimmt sind, einer besonderen „Betriebs-Abtheilung" dagegen die spezielle Leitung des Eisenbahn-Verkehrs in allen seinen Theilen übertragen sind.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

A. Die Ludwigs-Südnordbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von Lindau über Augsburg, Nördlingen, Nürnberg und Hof bis zur Bayrisch-Sächsischen Grenze . . . . 74,85 Meilen,

2) die Zweigbahnen. a) von Nördlingen bis zur Bayerisch-Württembergischen Grenze . 0,49 „

b) von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf 1,05 „

(Die Fortsetzung von Ebersdorf bis Coburg von 1,67 Meilen ist von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahnverwaltung für Rechnung der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gebaut worden.)

B. Die Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Würzburg bis zur Grenze bei Kahl . . . 27,29 „

C. Die Maximiliansbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von der Landesgrenze bei Ulm über Augsburg, München, Rosenheim und Freilassing bis zur Landesgrenze bei Salzburg . . . . 39,85 Meilen,

2) die Zweigbahnen, a) von Rosenheim bis zur Tiroler Grenze bei Kufstein . . . . 4,25 „

b) von Freilassing nach Reichenhall . . . . 1,96 „

zusammen . . . . . 46,06 „

D. Die Strecke Ansbach-Würzburg (Fortsetzung der Zweigbahn Gunzenhausen-Ansbach) . . 11,79 „

nebst der Fortsetzung von Würzburg (beziehungsweise Heidingsfeld) nach der Grenze gegen Baden . . . . 2,51 „

E. Die Nürnberg-Würzburger Flügelbahn von Fürth nach Rottendorf (bei Würzburg) . . . 13,55 „

F. Die Strecke München-Ingolstadt . . . . 10,77 „

zusammen 188,36 Meilen.

Hiervon waren verpachtet:

1. von der Ludwigs-Süd-Nordbahn

a) die Strecke von Hof bis zur Sächsischen Grenze . . . . 1,54 Meilen, an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

b) die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Grenze von . . 0,49 „ an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

c) die Verbindungsbahn von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze

zu übertragen 2,03 Meilen, 188,36 Meilen.

übertragen 2,03 Meilen, 188,36 Meilen.

bei Ebersdorf von . . . . 1,05 „
nebst deren Fortsetzung bis Coburg an die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft;

2) von der Ludwigs-Westbahn

die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Grenze bei Kahl von 2,17 „
an die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft;

3) die Strecke von Würzburg (beziehungsweise Heidingsfeld)

nach der Badischen Grenze von . . . . 2,51 „
an die Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

zusammen . . . . . . 7,76 „

Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . 180,60 Meilen.

Dagegen waren gepachtet:

1) folgende Zweigbahnen:
a) von Pasing über Starnberg und Tutzing nach Peißenberg . . . . 6,97 Meilen,
b) „ Tutzing nach Penzberg . . . . 3,02 „
c) „ Neuenmarkt nach Bayreuth . . . . 2,77 „
d) „ Gunzenhausen nach Ausbach . . . . 3,57 „
e) „ Hochstadt nach Stockheim . . . . 3,25 „
f) „ Holzkirchen nach Miesbach . . . . 2,30 „
g) „ Neu-Ulm nach Kempten (Illerbahn) . . . . 11,20 „
h) „ Oberkotzau über Asch nach Eger . . . . 7,37 „

2) folgende im Betriebe der Maximiliansbahn befindliche Strecken:
a) von der Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) bis in den Bahnhof Ulm 0,12 „
von der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung;
b) von der Grenze bei Kiefersfelden bis Kufstein . . . . 0,29 „
von der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft;
c) von der Grenze bei Salzburghofen bis Salzburg . . . . 0,75 „
von der Gesellschaft der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

zusammen . . . . . 41,61 „

Mithin Gesammt-Bahnlänge 222,21 Meilen.

Einschließlich der Strecken München-Pasing und Oberkotzau-Hof, welche zwar zu den Doppelbahnen zählen, für den Betrieb aber als selbstständige Linien erscheinen (4,29 Stunden à 3707 Meter) 2,08 „

beträgt die Betriebslänge der in Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen . . . . . . 224,29 Meilen.

III. Die **Pachtverhältnisse** der gepachteten Bahnen und Bahnstrecken, sowie diejenigen der verpachteten Strecken sind in den Jahrgängen 1865 und 1866 der Statistik S. 135 resp. 139 näher bezeichnet.

Für das Jahr 1868 hat der Pachtzins für die verpachteten Strecken 335 468 Fl. (191696 Thlr.), dagegen für die gepachteten Bahnen und Bahnstrecken 1037 640 Fl. (592 937 Thlr.) betragen.

IV. Ueber die **Beamten-Pensionskasse** enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 151 nähere Angaben. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2. Wie ad I. dieses Berichts bereits mitgetheilt, bestehen für den Eisenbahn-Betrieb und die Unterhaltung der Baulichkeiten ꝛc. zwei besondere Abtheilungen unter dem Vorsitze eines General-Direktors.

Die Anzahl der Mitglieder ꝛc. können, weil dieselben auch für die übrigen Verkehrs-Anstalten, als Post, Telegraphie und Dampfschifffahrt fungiren, nicht angegeben werden.

85. Das Baukapital der gepachteten Zweigbahnen beträgt:

1) für die Pasing-Starnberger . . . . 514 287 Thlr.
2) „ „ Starnberg-Penzberg-Peißenberger . . . . 2 200 000 „
3) „ „ Neuenmarkt-Bayreuther . . . . 628 571 „
4) „ „ Gunzenhausen-Ausbacher. . . . . 1 000 000 „
5) „ „ Hochstadt-Stockheimer . . . . 885 714 „
6) „ „ Holzkirchen-Miesbacher . . . . 571 428 „
7) „ „ Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten) . . . . 2 000 000 „
8) „ „ Strecke Oberkotzau-Eger . . . . 3 542 857 „

zusammen für 40,45 Meilen 11 342 857 Thlr.

Für die von fremden Verwaltungen gepachteten Strecken wird dasselbe angenommen:

a) für die Strecke von der Mitte der Donaubrücke bis in den Bahnhof Ulm zu 317 243 „
b) „ „ „ „ Salzburghofen bis Salzburg zu . . . . 1 424 257 „
c) „ „ „ „ Kiefersfelden bis Kufstein . . . . 463 973 „

zusammen 13 548 330 Thlr.

übertragen 13 548 330 Thlr.

Das für die Staatsbahnen verwendete Anlage-Kapital beträgt . .	91 853 586 Thlr.	
Hiervon ist der von fremden Verwaltungen zu verzinsende Bauaufwand von	4 569 528 „	
für die von ihnen gepachteten Strecken (siehe ad II. dieses Berichts) in Abzug zu bringen, so daß verbleiben		87 284 058 „
Diese . . .		100 832 388 Thlr.

repräsentiren das Anlage-Kapital der im Betriebe der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung befindlichen 224,29 Meilen.

86. Dieser Durchschnittsberechnung liegt eine Bahnlänge von 188,36 Meilen zu Grunde (siehe ad II. A bis E dieses Berichts).

111. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse beträgt:

bei Wagen von 200 Ctr. Tragkraft mit Achsen von	121	Millimeter Durchmesser (in der Nabe)	175 Z.-Ctr.
" " " 180 " " " " "	121	" " " " "	150 "
" den übrigen Wagen " " "	92	" " " " "	70 "

115. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Postwagen (siehe Kol. 107) mit 142 801 Thlrn. enthalten.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der Achsen, Räder und Gußstahlreifen für Lokomotiven und Wagen.

133b. Dies ist der Brutto-Verbrauch. Der Netto-Verbrauch betrug 31 610 Klftr. überhaupt und 19,38 Cbfß. pro Nutzmeile.

134. Außerdem wurden noch zur Feuerung der Lokomotiven verbraucht:

a) Preßtorf, ungemischt.

Verbraucht wurden bei 15 045 Nutzmeilen brutto 59 476 Ctr., netto 33 037 Ctr., daher pro Nutzmeile brutto 395 Z.-Pfd. und netto 219 Z.-Pfd.

b) Preßtorf, gemischt mit Stichtorf.

Das zufällige Mischungsverhältniß war 1:1,7. Der Verbrauch betrug bei 57 812 Nutzmeilen: brutto 74 988 Z.-Ctr. und netto 59 970 Z.-Ctr.

c) Preßtorf, gemischt mit Kohlen.

Das zufällige Mischungs-Verhältniß war 1:2. Verbraucht wurden bei 30 690 Nutzmeilen brutto 53 487 Ctr. und netto 43 981 Ctr.

d) Preßtorf, gemischt mit Stichtorf und Kohlen.

Das zufällige Mischungsverhältniß war 1:2,9 und 0,8. Bei 161 400 Nutzmeilen wurden brutto 117 480 Z.-Ctr. und netto 100 816 Z.-Ctr. verbraucht.

140 u. 146. Mit Rücksicht darauf, daß die Anzahl der bewegten Plätze in den Personenwagen, beziehungsweise die in den Güterwagen befindliche Ladefähigkeit und die von den beförderten Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden, können auch über die Ausnutzung der Wagen nur annähernde Angaben gemacht werden.

219. Hierin sind auch 43 372 Thlr. Einnahmen aus dem Bestande der Vorjahre enthalten.

220. Werden die vorstehend aufgeführten 43 372 Thlr. von den Gesammt-Einnahmen in Abzug gebracht, dann betragen dieselben:

überhaupt	12 793 680 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	57 041 „
" Kilometer Bahnlänge	7 573 „
" Nutzmeile	9,22 „

248. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Betriebslokale enthalten.

264. In dieser Summe sind 751 039 Thlr. enthalten, welche den Betriebs-Ausgaben des Jahres 1868 nicht zugerechnet werden können, nämlich: 5 657 Thlr. Pensionen ꝛc., 7 968 Thlr. Ausgaben für Rechnung der Vorjahre, 85 059 Thlr. Ueberschuß an Material-Vorräthen, 16 677 Thlr. à conto der neuen Linie fallende Besoldungen, 42 741 Thlr. Ausgaben für Erweiterungen ꝛc. und 592 937 Thlr. Zins- und Amortisationsbeträge für die gepachteten Bahnen.

Nach Abzug dieser 751 039 Thlr. haben die wirklichen Betriebs-Ausgaben betragen:

überhaupt	6 679 659 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	29 781 „
" Kilometer Bahnlänge	3 954 „
" Nutzmeile	4,87 „

268 a u. c. Der Reinertrag beträgt mit Rücksicht auf das in den Erläuterungen zu Kol. 220 und 264 Gesagte:

überhaupt	6 114 021 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	27 260 „
" Kilometer Bahnlänge	3 619 „

Diesem Ueberschusse steht ein Anlage-Kapital von 105 401 915 Thlrn. gegenüber, so daß sich dasselbe zu 5,80 Proc. verzinst hat.

290, 292 u. 295. Diesen Vergleichungen sind die in Kol. 220, 264 u. 268 näher spezifizirten Finanz-Ergebnisse zu Grunde gelegt worden.

327a. Die in den früheren Jahren an den Betriebsmitteln vorgekommenen Achsbrüche sind nur summarisch bekannt und deshalb hier aufgeführt.

3. Herzogl. Braunschweigische Staats-Eisenbahnen.

I. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1868:

1) die Hauptbahn von Oschersleben über Jerxheim, Wolfenbüttel und Braunschweig bis zur Hannoverschen Grenze . . . . 11,23 Meilen,

2) die Zweigbahnen:

a) von Jerxheim über Büddenstedt nach Helmstedt (Schöninger Bahn)	2,98	„
nebst der Kohlenbahn von Büddenstedt nach dem Trendelbusche	0,41	„
b) von Jerxheim nach Börßum, eröffnet am 1. Juli 1868	3,08	„
c) von Börßum über Kreiensen, Stadtoldendorf und Holzminden bis zur Preuß. Grenze	14,23	„
d) „ Wolfenbüttel über Börßum und Vienenburg nach Harzburg	4,43	„
zusammen	36,36	Meilen.

Außerdem hat die Verwaltung der Braunschweigischen Eisenbahnen den Betrieb der angrenzenden Preuß. Staatsbahn von Vienenburg nach Goslar von . . . . 1,72 „
in der Weise übernommen, daß alle Einnahmen der Königl. Eisenbahn-Verwaltung in Hannover zufallen, wogegen die Braunschweigische Verwaltung für den Betrieb in einem, den Selbstkosten entsprechenden Maaße entschädigt wird.

Mithin Gesammt-Betriebslänge 38,08 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn Jerxheim-Börßum . . . . 36,30 „

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1868 wurde das zweite Geleise vollendet auf den Bahnstrecken:

a) von Börßum bis Ringelheim	2,65	Meilen,
b) „ Gandersheim bis Naensen	2,03	„
c) „ Holzminden bis zur Landesgrenze	0,29	„
d) „ Börßum bis Jerxheim	3,08	„
(welche gleich bei ihrer Erbauung doppelgeleisig hergestellt ist.)		
zusammen	8,05	Meilen,
Hierzu die bereits früher doppelgeleisige Strecke von der Braunschweig-Hannoverschen Grenze bei Vechelde bis Oschersleben mit	11,09	„
sind überhaupt	19,14	Meilen.

Außerdem war ult. 1868 das zweite Geleise im Bau begriffen auf den Strecken:

a) von Wolfenbüttel bis Börßum, b) von Ringelheim bis Gandersheim, c) von Naensen bis Holzminden. Nach Vollendung dieser Strecken werden die sämmtlichen Braunschweigischen Eisenbahnen, mit Ausnahme der Bahnstrecken von Börßum nach Harzburg und von Jerxheim nach Helmstedt und Trendelbusch, mit Doppelgeleis versehen sein.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden 12 neue Lokomotiven aus der Fabrik von Egestorff in Hannover angeschafft. Der Wagenpark ist durch Anschaffung von 8 Personenwagen, 36 bedeckten und 66 offenen Güterwagen und durch Zurückstellung von 10 Personenwagen, 11 bedeckten und 4 offenen Güterwagen um 2 Personenwagen vermindert, dagegen um 25 bedeckte und 62 offene Güterwagen vermehrt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Zu den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen:
    a) für die Braunschweigischen Bahnen zu . . . . 37,1 Meilen,
    b) „ „ Preuß. Bahn von Vienenburg nach Goslar zu . . . . 1,8 „

13. Wegen der doppelgeleisigen Strecken siehe ad II. dieses Berichts.

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken ist das Nähere in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 142 resp. ad I. dieses Berichts enthalten.

15—74. Die Beschreibung der Bahn bezieht sich nur auf die Braunschweigischen Linien von 36,36 Meilen.

17b u. 18b. Zu den eisernen Brücken sind auch diejenigen gerechnet, welche nur zur Hälfte mit eisernen Querträgern versehen sind, wie solches bei mehreren Brücken auf der Linie von Braunschweig nach Oschersleben der Fall ist.

19. Hierin sind auch sämmtliche „Kanäle" enthalten, deren Weite weniger als 4 Fuß Rh. beträgt.

23c. Sämmtliche hier aufgeführten „Brückthore" sind bereits in den Kol. 17 u. 18. unter den Brücken mitenthalten, da die Mehrzahl derselben nicht nur zu Wege-Unterführungen, sondern auch als Fluß-Ueberbrückungen resp. als Fluthbrücken dienen.

71. Hierin sind auch die Zeiger-Apparate mitenthalten, welche sich in verschiedenen Wärterhäusern befinden.

96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch gemeinschaftlich mit der Hannoverschen Staats- und der Köln-Mindener Verwaltung 36 Courierzug-Personenwagen, 12 Personenwagen mit Postcoupé's und 27 Gepäckwagen, sämmtlich 6rädrig. Die Anschaffungskosten dieser Wagen betragen 234 504 Thlr., an welchen die Braunschweigische Verwaltung mit $^{22}/_{122}$ = 42 210 Thlrn. participirt.

105. Schneepflüge auf Rädern sind nicht vorhanden, es werden vielmehr die hier aufgeführten an den Lokomotiven befestigt.

125. Außerdem wurden auch Holzkohlen verwendet. Der Verbrauch beträgt 20 129 Cbfß. überhaupt und 0,07 Cbfß. pro Nutzmeile.

130c. Zur Feuerung der Lokomotiven sind 127 233 Ctr. Coaks und 651 498 Ctr. Kohlen, zusammen 778 731 Ctr. verbraucht.

136a. Der Durchschnittspreis pro Cbfß. Holzkohlen beträgt 3,008 Sgr.

154b. Diese 43 087 Meilen sind von einer am 23. Februar 1863 in Betrieb genommenen Gußstahlachse von Krupp in Essen zurückgelegt worden.

155b. Ein Puddelstahl-Radreifen aus Hörde hat 57 772 Meilen und ein am 4. Dezember 1860 in Betrieb genommener Gußstahl-Radreifen aus Bochum 40 178 Meilen zurückgelegt.

158—160. Dies ist die Anzahl der ausgegebenen Billets. Für die auf Retourbillets beförderten Personen in der II. und III. Klasse werden einfache Billets der nächst höheren Klasse und für die I. Klasse ein Billet dieser und ein Billet III. Klasse ausgegeben. Ein Nachweis darüber, wie viele Billets als Retourbillets ausgegeben worden sind, wird nicht geführt; in Wirklichkeit ist aber die Zahl der beförderten Personen höher als die der ausgegebenen Billets.

161. Die hier aufgeführten Personen sind auf der 0,29 Meilen langen Strecke von der Grenze bis Holzminden befördert worden. Auf den übrigen Strecken ist die 4. Wagenklasse noch nicht eingeführt.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

207, 218, 221, 236, 262, 265a u. 268b. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die Bahnlänge von 34,78 Meilen = 261,96 Kilometern zu Grunde, weil weder die Einnahmen noch die Ausgaben der Bahnstrecke Vienenburg-Goslar in den bezüglichen Summen enthalten sind.

Die Entschädigung, welche die Braunschweigische Verwaltung für die Betriebsleitung dieser Strecke erhalten hat, beträgt für das Jahr 1868 . . . 23 639 Thlr.

213. Dies sind die Einnahmen für Militair-Effekten.

230. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Bahnhofs-Gebäude enthalten.

243. Desgleichen hierin die Beleuchtungskosten der Telegraphen und Bahnhöfe.

270—276.

Dem Ueberschusse von	1 369 706	Thlrn.
treten noch hinzu: a) der Bestand aus dem Vorjahre mit	226 039	"
b) die Erstattungen des Extrabaufonds mit	967	"
Diese . . .	1 596 712	Thlr.
haben folgende Verwendung erhalten:		
a) für Neubau-Gegenstände	38 528	Thlr.
b) Zuschuß zum Erneuerungsfonds	355 171	"
c) für fremde Zwecke	1 003	"
d) an die Staatskasse abgeliefert	1 100 000	"
e) auf die Betriebsrechnung pro 1869 übertragen	102 010	"
Summe wie oben	1 596 712	Thlr.

355. Hierin sind auch die gezahlten Kranken- und Sterbegelder enthalten.

4. Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn.

I. **Betrieb.** An der Bahngrenze (Preußisch-Mecklenburgischen Landesgrenze) ist ein Uebergangsbahnhof nicht angelegt, ein solcher befindet sich an der Station Straßburg der Berlin-Stettiner Eisenbahn. Aus diesem Grunde coursiren die Personen- und Güterzüge der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn auch auf der, der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Strecke von der Bahn- (Landes-) Grenze bis Straßburg von 0,7 Meilen gegen eine mit der Verwaltung der Berlin-Stettiner Eisenbahn vereinbarte und von derselben zu zahlende Geld-Entschädigung.

Ein ähnliches Verhältniß findet auch auf der, der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Bahnstrecke Güstrow-Bützow statt, jedoch mit dem Unterschiede, daß für diese Strecke von der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn nur die Wagen und das Wagen-Begleitungs-Personal, nicht aber die Lokomotiven gestellt werden.

Der Bahnhof Güstrow (Station der Mecklenburgischen Eisenbahn) wird von der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn mitbenutzt, auch fungiren die auf dieser Station beschäftigten Beamten der Mecklenburgischen Eisenbahn gleichzeitig für die Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn gegen, nach den Verkehrs-Resultaten zu berechnende Geld-Entschädigungen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

121 u. 122. Die Lokomotiven der Friedrich-Franz-Eisenbahn befördern die planmäßigen und Extrazüge auf der, der Berlin-Stettiner-Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Strecke von der Landesgrenze bis Straßburg (siehe ad I. dieses Berichts) und haben zurückgelegt:

vor Schnellzügen 1025 Meilen, vor Personenzügen 447 Meilen, vor Güterzügen 448 Meilen, vor gemischten Zügen 66 Meilen, als vorgelegte Reservemaschinen 2 Meilen, leer 4 Meilen, zusammen 1992 Meilen, davon Nutzmeilen 1988,

welche in den Kol. 121 a bis e und g miteuthalten sind.

Bei allen auf Leistungen, Verbrauch ꝛc. der Lokomotiven bezüglichen Angaben sind 45 078 Nutzmeilen, bei den die Verkehrs- und Finanz-Ergebnisse tangirenden Angaben dagegen 43 090 Nutzmeilen in Ansatz gebracht worden.

166b. Freigewicht auf Gepäck wird bis zu 50 Pfd. für jedes Billet gewährt, eine Notirung desselben findet aber nicht statt.

227. Dies sind die Unterhaltungskosten der elektromagnetischen Telegraphen. Die Unterhaltungskosten der optischen Telegraphen sind in Kol. 229 mitenthalten.

230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale und der Nachtsignale enthalten.

240. Ebenso hierin die Kosten der Wasserhebung für die Lokomotiven.

5. Main-Neckar-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim** (1,24 Meilen) enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 145, sowie die vorhergehenden Jahrgänge nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden angeschafft: 10 vierrädrige Personenwagen III. Klasse, 10 dergl. sechsrädrige I. u. II. Klasse und 16 bedeckte Güterwagen. Ausrangirt wurden: 4 Personenwagen III. und 5 dergl. I. u. II. Klasse, sowie 10 bedeckte Güterwagen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

92, 97b, 99a, 101b, 103b u. 110. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der eigenen Bahn von 11,63 Meilen und diejenige der Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim von 1,24 Meilen (siehe oben ad I) zu Grunde gelegt, weil letztere ebenfalls von den Transportmitteln der Main-Neckar-Eisenbahn befahren wird.

177c. Außerdem wurden noch 50 Leichen befördert.

211a. Dies ist die Gesammt-Einnahme für alle beförderten Eil- und Frachtgüter, Eisenbahn- und sonstige Fahrzeuge im Binnen- und direkten Verkehre. Eine spezielle Beantwortung der Fragen Kol. 208, 210, 211, 212, 214b u. c. u. 216 kann nicht stattfinden, weil die Buchführung der Main-Neckar Eisenbahn nach den vorliegenden Tabellen nicht eingerichtet ist.

213. Dies ist die Einnahme für die beförderten Extrazüge.

6. Großherzogl. Oldenburgische Staats-Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Leitung des Betriebes führt unter Aufsicht des Großherzogl. Oldenburgischen Staatsministeriums die Großherzogl. Oldenburgische Eisenbahn-Direktion, welche ihren Sitz in der Stadt Oldenburg hat. Die Königl. Preußische Regierung, sowie der Senat der freien Hansestadt Bremen lassen ihre Interessen bezüglich der von ihnen angelegten und unter Oldenburgische Betriebs-Verwaltung gestellten Bahnen durch Kommissare überwachen.

II. **Bahngebiet.** Unter Oldenburgischer Verwaltung standen am Schlusse des Jahres 1868:

1)	die am 15. Juli 1867 eröffnete Oldenburg-Bremer Bahn	5,89 Meilen,
2)	" " 3. September 1867 eröffnete Heppens-Oldenburger Bahn	6,95 "
	zusammen	12,84 Meilen.

Von der Oldenburg-Bremer Bahn sind 5,324 Meilen auf Rechnung des Oldenburgischen Staats erbaut. Der übrige Theil derselben ist unter Benutzung der von der Hannoverschen Staatsbahn (Bahnhof Bremen) nach der Weser abzweigenden s. g. Weserbahn von Bremen ausgeführt und an Oldenburg gegen Verzinsung und Amortisation eines entsprechenden Theils der Anlage-Kosten, sowie gegen Uebernahme der bezüglichen Unterhaltungskosten zur Ausführung des Betriebes überlassen.

Die Heppens-Oldenburger Bahn ist Eigenthum des Preuß. Staats. Den Betrieb führt vorläufig der Oldenburgische Staat, welcher als Ersatz für die Betriebskosten zunächst von der Brutto-Einnahme 6000 Thlr. pro Meile und von dem Reste 50 Proc. erhält, wenn die Brutto-Einnahme pro Meile bis zu 20000 Thlr. beträgt. Von dem, was die Brutto-Einnahme mehr als 20000 Thlr. pro Meile beträgt, wird dieser Antheilsatz zu 40 Proc. berechnet.

Von der gesammten Betriebslänge entfallen auf das Oldenburgische Gebiet 11,714 Meilen, auf das Preußische Jadegebiet 0,023 Meilen und auf das Gebiet der freien Stadt Bremen 1,103 Meilen.

III. **Industrielle Anlagen.** Auf dem Centralbahnhofe Oldenburg befindet sich eine mit der Bahn zugleich in Betrieb genommene Maschinen- und Wagen-Reparatur-Werkstatt. Auch ist daselbst im Jahre 1868 eine Schwellen-Präparir-Anstalt eingerichtet.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Eine auf Beiträgen des Eisenbahndienst-Personals beruhende Pensionskasse besteht nicht, vielmehr werden die Eisenbahn-Beamten in Beziehung auf ihre Pensions-Ansprüche 2c. ganz wie die anderen Staatsdiener behandelt.

Dagegen besteht eine Unterstützungskasse für das Eisenbahndienst-Personal und deren Hinterbliebene, welche am Schlusse des Jahres 1868 einen Fonds von 4280 Thlr. angesammelt hatte, sowie eine Krankenkasse für das Maschinen- und Werkstätten-Personal und eine zweite für das übrige Betriebsdienstpersonal, welche neben freier Arznei und ärztlicher Hülfe auch Verpflegungs-Beiträge gewähren.

V. **Neue Bahnlinien.** Die Linie Oldenburg-Leer befand sich ult. 1868 noch im Bau. Dieselbe wurde am 15. Juni 1869 dem Betriebe übergeben.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15—68. Diese Angaben beziehen sich ausschließlich auf die neu erbauten Strecken, nicht auch auf die mitbenutzte Bremische Weserbahn (0,22 Meilen).

17b. u. c. Da die Brücke über die Hunte bei Oldenburg neben einer 123 Fuß weiten, mit hölzernen Trägern überbauten Oeffnung eine eiserne Drehbrücke von 42 Fuß Weite enthält, so findet sich dieses Bauwerk sowohl unter den eisernen als den hölzernen Brücken aufgeführt.

19. Unter „Durchlässe" sind die Brücken von 1,5 Meter und geringerer Lichtweite aufgeführt.

34. Künftig wird die Präparation der Schwellen mit Steinkohlentheer erfolgen.

70. Die electromagnetische Leitung für den Eisenbahndienst ist längs der Strecke Oldenburg-Bremen an den Bockgerüsten der dieselbe Richtung verfolgenden Telegraphenlinie des Norddeutschen Bundes befestigt und führt mit eigenen Kabeln durch die Weser und den Sicherheitshafen zu Bremen.

75—86. Die Bemerkung zu Kol. 15—58 findet auch hier Anwendung; die Angaben über das Anlage-Kapital beziehen sich daher auf die Neubaustrecke von Heppens über Oldenburg bis zum Anschlußpunkt an die Weserbahn in Bremen von 12,67 Meilen Länge.

85. Von diesem Anlage-Kapitale haben verwendet: der Oldenburgische Staat 1 375 472 Thlr., der Preußische Staat 2 083 507 Thlr. und der Bremische Staat 782 049 Thlr.

91b. u. 95. Diese beiden Lokomotiven sind von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Bauzwecken alt angekauft.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurde Torf verwendet. Verbraucht wurden 2210 Ctr. überhaupt oder 6,04 Z.-Pfd. pro Nutzmeile.

130c. Die hier gemachte Angabe bezieht sich auf Steinkohlen, gemischt mit Torf. Verbraucht wurden: 9062 Ctr. Steinkohlen und 3181 Ctr. Torf.

256—261. Hierin sind auch die sämmtlichen Kosten der Betriebs-Inspektion, der Maschinen-Werkstätte und der Materialien-Verwaltung enthalten.

270—276. Von dem Ueberschusse erhielten: der Bremische Staat 30 173 Thlr. und der Preußische Staat 27 077 Thlr. Zur Verzinsung des Oldenburgischen Anlage-Kapitals von 1 375 472 Thlrn. verblieben 54 937 Thlr. = 4 Proc.

7. Bebra-Hanauer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Bebra-Hanauer Eisenbahn ist Eigenthum des Staats und wird durch die „Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Kassel" verwaltet.

Außerdem leitet die genannte Direktion bis auf Weiteres den Betrieb der Hessischen Nordbahn für Rechnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, sowie den Bau der Elm-Gemündener Bahn; auch führt sie die Geschäfte des Rheinisch-Thüringischen, des Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischen und des Hannover-Thüringisch-Bayerischen Eisenbahn-Verbandes.

II. **Bahngebiet.** Von der Bahn wurden dem Betriebe übergeben die Strecken

Bebra-Hersfeld	1,78 Meilen, am	22. Januar 1866,	Fulda-Neuhof	1,77 Meilen, am	1. Juli 1868,	
Hersfeld-Fulda	5,66 „ „	1. Oktober „	Wächtersbach-Steinau	1,76 „ „	1. „ „	und
Wächtersbach-Hanau	4,35 „ „	1. Mai 1867,	Neuhof-Steinau	3,88 „ „	15. Dezember 1868,	
			zusammen	19,20 Meilen,		

für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der letztgenannten 3 Strecken ein mittlerer Jahresdurchschnitt von 13,79 Meilen ergiebt.

III. **Bahn-Anlagen.** Zum vollständigen Ausbau der Bahn-Anlagen sind noch auszuführen: das zweite Geleise, die definitiven Empfangsgebäude auf den Stationen Bebra, Hersfeld, Fulda, Elm, Gelnhausen und Hanau, ein Wagenschuppen auf Station Bebra, ein Wagen-Reparaturschuppen, zwei Reserve-Lokomotivschuppen und das Hauptmagazinsgebäude auf Station Fulda, ein Wagenschuppen, ein Lokomotivschuppen mit Werkstättengebäude und ein Güterschuppen auf Station Elm.

IV. **Personen-Verkehr.** Zur Erleichterung des Lokal-Personen-Verkehrs ist vom 1. Juni 1868 an ein Gepäck-Freigewicht von 50 Pfd. pro Person ohne Erhöhung des Personengeldes eingeführt, auch sind von demselben Tage ab Billets IV. Klasse zu dem Satze von 1½ Sgr. pro Meile an Kinder bei Benutzung der III. Wagenklasse ausgegeben worden. Die IV. Wagen-Klasse ist bis jetzt noch nicht eingerichtet. Retourbillets wurden erst im Jahre 1869 eingeführt.

V. **Güter-Verkehr.** Im Lokal-Verkehre ist vom 1. Juni 1868 an ein neuer Tarif mit sehr wesentlichen Taxermäßigungen eingeführt worden.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) ist seit dem 1. Oktober 1868 noch eine Krankenkasse für die Werkstätten-Arbeiter errichtet worden. Die Einnahme dieser Kasse besteht aus den Beiträgen der Arbeiter, welche nach der Höhe des Lohnes bemessen werden. Ende 1868 zählte die Kasse 59 Mitglieder, welche 58 Thlr. Beiträge gezahlt haben. Der Bestand der Kasse belief sich ult. 1868 auf 25 Thlr.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

84. Diese 3 086 542 Thlr. sind zu verschiedenen Bauzwecken verausgabt worden, ohne daß eine Vertheilung derselben auf die einzelnen Bautitel bis jetzt hat stattfinden können.

86. Nach Vollendung der ad III. dieses Berichts aufgeführten Bauten wird das verwendete Anlage-Kapital „pro Meile Bahnlänge" erheblich höher sein, als hier angegeben.

121a. Schnellzüge sind erst mit dem Sommerfahrplan 1869 eingeführt worden.

121f. Außerdem haben die Lokomotiven 1461 Meilen auf den Baustrecken zurückgelegt.

122, 125b, 129c u. 137b. Einschließlich der vorstehend aufgeführten 1461 Meilen sind von den Lokomotiven 35 446 Nutzmeilen zurückgelegt worden, welche den Durchschnittsberechnungen Kol. 125b, 129c und 137b zu Grunde liegen.

135 u. 137c. Bei Berechnung dieser Durchschnittssätze sind 677 031 Achsmeilen in Ansatz gebracht (siehe die nachfolgende Erläuterung zu Kol. 153a.)

139 u. 145. Diese Durchschnitts-Leistungen beziehen sich nur auf die im Jahre 1868 im Betriebe gewesenen 159 Personen- und 731 Güterwagenachsen.

146. Mit Rücksicht darauf, daß in den Gepäckwagen auch Eilgüter und in den Güterwagen Bau- und Betriebsdienstgüter befördert worden sind, kann die Belastung der Güterwagen nur mit Einschluß der Gepäck- und Arbeitswagen angegeben werden.

147. Hierin sind 40 669 Achsmeilen enthalten, welche die Arbeitswagen auf den Baustrecken zurückgelegt haben.

153a. Mit Einschluß der vorstehend erwähnten 40 669 Achsmeilen beträgt die Gesammtzahl 677 031 Achsmeilen.

161. Dies sind Kinder, welche auf Billets IV. Klasse in der III. Klasse befördert worden sind (siehe ad IV. dieses Berichts).

277 rc. u. 281 rc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Bebra-Hananer Bahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, dann würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds für Bahnanlagen (Kol. 279a) . . . . 269 Thlr.
" Erneuerungsfonds für Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . 171 "

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfond enthalten) 350 Thlr. für Betriebsmittel rc. gezahlt worden sein.

285. Es waren im Betriebe:

im Jahre 1868 .	19,2	Meilen überhaupt und	13,79	Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte,
" " 1867 .	11,8	" " "	10,4	" " " "
im Jahre 1868 mehr	7,4	Meilen überhaupt und	3,39	Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte.

286—296. Mit Rücksicht auf die bedeutende Veränderung des Bahngebiets und weil die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung während des Jahres 1868 nur 1/2 Monat im Betriebe war, kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre nicht stattfinden. Bemerkt wird noch, daß der Personen-Verkehr um 81 636 Personen = 34,75 Proc. und der Güter Verkehr um 261 445 Ctr. = 28,43 Proc. gestiegen ist.

345. Diese Betriebs-Unterbrechung hat in der Zeit vom 30. Dezember 1868 bis incl. 14. Januar 1869 stattgefunden.

8. Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

I. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1868, nachdem am 1. Januar ej. a. die 18,44 Meilen lange Strecke Rheine-Emden an die Westfälische Eisenbahn-Verwaltung abgetreten war, folgende Strecken:

1) von Hannover über Lehrte bis zur Braunschweigischen Grenze	5,585	Meilen,
2) " Lehrte über Celle, Uelzen und Lüneburg nach Harburg	20,545	"
mit der Zweigbahn von Lüneburg nach Hohnstorf	2,169	"
3) " Hannover über Wunstorf nach Minden	8,551	"
4) " Wunstorf über Verden und Bremen (13,514 M.) nach Geestemünde (Bremerhaven) mit der Abzweigung von Burg-Lesum nach Grohn-Vegesack	22,990	"
5) von Löhne über Osnabrück nach Rheine	12,514	"
6) " Hannover über Nordstemmen, Kreiensen, Northeim und Göttingen nach Kassel . . .	22,004	"
mit den Zweigbahnen Nordstemmen-Hildesheim	1,370	"
und Hildesheim Lehrte	3,307	"
7) von Northeim nach Herzberg, eröffnet am 1. Dezember 1868	3,605	"
8) " Göttingen nach Arenshausen	2,669	"
9) " Goslar nach Vienenburg . . . . 1,744 Meilen. Der Betrieb auf dieser Zweigbahn ist von der Herzogl. Braunschweigschen Verwaltung in der Weise übernommen, daß die Einnahmen der Eigenthümerin zufallen, wogegen die Braunschweigsche Verwaltung ein Vergütigung für den Betriebsdienst erhält.		
Zusammen	105,309	Meilen.
Dagegen hat die Hannoversche Verwaltung behufs Verbindung der ad 3 und 5 aufgeführten Linien den **Mitbetrieb** auf der, der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Strecke Minden-Löhne von	2,720	"
auch leitet sie den Betrieb auf der vom Staate Bremen angelegten Strecke vom Bremer Hauptbahnhofe bis zum Weserbahnhofe daselbst von	0,187	"
Die Gesammt-Betriebslänge beträgt mithin	108,426	Meilen
und der mittlere Jahresdurchschnitt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der ad 7 aufgeführten Strecke Northeim-Herzberg	105,78	"

II. **Eigenthums- und Betriebs-Verhältnisse.** Die Bahn von Hannover nach Braunschweig ist von den betheiligten beiden Staaten innerhalb ihres Gebiets auf eigene Kosten hergestellt. Auf der Strecke Braunschweig-Lehrte

besteht ein gemeinschaftlicher Betrieb. Die Vertheilung der auf derselben zu befördernden Züge erfolgt im Wege und zum Zwecke der Natural-Ausgleichung; die Unterhaltung, Bewachung und sonstige Bedienung der Bahn bewirkt die Bahn-Eigenthümerin allein.

Von der Hannover-Mindener Bahn hat die Fürstlich Schaumburg-Lippe'sche Regierung die das Fürstenthum durchschneidende Strecke in einer Länge von 3,279 Meilen auf eigene Kosten erbaut. Sie erhält die Hälfte der auf ihre Strecke im Verhältniß zur ganzen Strecke Wunstorf-Minden fallenden Bruttoerträge, die andere Hälfte verbleibt der Hannoverschen Verwaltung für die Kosten des Betriebes.

Die Strecke von der Lippe'schen Landesgrenze bis Minden von 0,565 Meilen hat die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ausgeführt und die Benutzung derselben der Hannoverschen Verwaltung gegen eine von dieser zu leistenden Vergütigung von 6 Proc. des jährlich neu festzustellenden Anlage-Kapitals überlassen.

Die Bahn von Wunstorf nach Bremen und die Bremen-Geestebahn sind mit Ausschluß der Bahnhöfe Wunstorf, Bremen, Bremerhaven und Geestemünde von Bremen und Hannover auf gemeinschaftliche Kosten erbaut. Von den für diese Bahnstrecken besonders zu ermittelnden Reinerträgen erhält Bremen die Hälfte.

Die zwischen Hohnstorf und Lauenburg befindliche Elb-Trajekt-Anstalt ist zur Hälfte der Kosten von Hannover, zur anderen Hälfte von der Lübeck-Büchener und der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft hergestellt. Die Unterhaltungskosten, sowie die Revenüen kommen in demselben Verhältnisse zur Vertheilung. Die Betriebsleitung alternirt alle zwei Jahre zwischen der Hannoverschen und einer der anderen Verwaltungen.

Die Hannoverschen Eisenbahnen, welche mit vorerwähnten Ausnahmen im alleinigen Eigenthume des Preußischen Staats stehen, sind mit 97,817 Meilen im Preußischen Staatsgebiete belegen. Die übrige Meilenzahl vertheilt sich auf die Landesgebiete von Braunschweig, Bremen und Schaumburg-Lippe.

Die Herauszahlungen an die Mitbesitzer haben im Jahre 1868 zusammen 687 429 Thlr. betragen.

III. **Bahn-Anlagen.** a. **Geleise.** Ende 1867 waren von der Bahnlänge doppelgeleisig . . . . 50,470 Meilen.
Im Jahre 1868 wurde das zweite Geleise gelegt auf den Strecken: Eystrup-Verden 2,0 Meilen
und Suderburg-Bevensen . . . . 2,572 „
4,572 „
so daß ult. 1868 an doppelgeleisigen Strecken vorhanden waren . . . . 55,042 Meilen.

b. **Brücken.** Auf der neu eröffneten Bahnstrecke von Northeim bis Herzberg (Südharzbahn) wurde bei Catlenburg die Ruhme mittelst einer Brücke von 3 Oeffnungen à 50' lichter Weite, mit eisernem Oberbau und einer Fluthbrücke von 2 Oeffnungen à 28' Weite überschritten. Bei Hattorf wurde eine Brücke über die Sieber von 2 Oeffnungen à 47' Weite, mit eisernem Oberbau angelegt.

c. **Stationsbauten** von größerem Umfange. Auf derselben Bahnstrecke wurden in Northeim und Herzberg Maschinenhäuser, Wagen- und Güterschuppen erbaut, die Stationsgebäude hier, wie auf den übrigen Stationen, sind indeß erst provisorisch hergestellt.

d. **Telegraphen-Anlagen.** Auf der Strecke Northeim-Herzberg sind auch die Telegraphen-Anlagen hergestellt und und in Betrieb genommen.

Auf sämmtlichen Strecken der Hannoverschen Staatsbahn ist nunmehr überall das Signalgeben mittelst electro-magnetischer Läute-Apparate und Glockenbuden eingeführt

IV. **Industrielle Anlagen.** Die Hannoversche Staatsbahn besitzt an derartigen Anlagen:

1) Zwei Haupt-Reparatur-Werkstätten in Hannover und Göttingen mit 10 Filialen in anderen Stationen, welche sämmtlich der Hauptsache nach die Reparaturen des Lokomotiv- und Wagenparks, nebenbei aber auch einzelne Um- und Neubauten ausführten.

   In sämmtlichen Werkstätten wurden im Jahre 1868 zusammen 1517 Handwerker und 479 gewöhnliche Arbeiter beschäftigt, mit einem Lohn von im Ganzen 437 172 Thlr., von welcher Summe im Durchschnitt auf das Lohntagewerk 17 Sgr. 7,3 Pf. und auf das Accord-Tagewerk 29 Sgr. 6,9 Pf. entfielen.

2) Drei Schwellen-Präparir-Anstalten in Hannover, Lehrte und Göttingen, in welcher sämmtliche bei der Bahn zur Verwendung kommenden Schwellen mittelst einer Zinkchlorid-Lösung imprägnirt werden.

3) Zwei Coaks-Brennereien in Harburg und Osnabrück. Nachdem die Verwendung der reinen Steinkohle zur Lokomotivheizung mehr zur Durchführung gelangte, ist die Coaks-Anstalt zu Harburg seit Juli 1868 zu Privatzwecken verpachtet worden.

   Die Coaks-Anstalt in Osnabrück lieferte im Jahre 1868 in 28 François'schen Oefen 114 120 Ctr. Lokomotiv-Coaks.

4) Eine Gas-Anstalt auf der Station Hannover, welche lediglich die Beleuchtung des dortigen Bahnhofes — z. Z. durch 1554 Flammen — vermittelt.

   1000 Cubikfuß Gas berechneten sich einschließlich der Verzinsung der Anlage pro 1868 auf etwa 20 Sgr.

V. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1868 kamen im Bestande der Betriebsmittel folgende Veränderungen vor: Lokomotiven wurden neu beschafft 44 Stück und 2 ungekuppelte in gekuppelte umgebaut. Ausrangirt wurden 8 Stück und an die Westfälische Verwaltung gleichzeitig mit der Strecke Rheine-Emden abgeliefert 19 Stück, so daß eine Vermehrung um 17 Lokomotiven stattgefunden hat.

Bei den Personenwagen betrug der Zugang durch Um- resp. Neubau 95 Stück, der Abgang dagegen: durch Umbau 18 Stück, durch Ausrangirung 2 Stück und durch Ablieferung an die Westfälische Verwaltung 18 Stück, zusammen also 38 Stück; mithin Vermehrung der Personenwagen um 57 Stück.

An Gepäck-, Güter- und Viehwagen kamen durch Neu- und Umbau hinzu 818 Stück. Der Abgang umfaßte 417 Stück, nämlich 33 durch Umbau, 122 durch Ausrangiren und 262 durch Ablieferung an die Westfälische Verwaltung. Die Vermehrung beträgt darnach 401 Wagen.

VI. **Ausnutzung der Wagen.** Auf jede Personenwagen-Achse kam eine durchschnittliche Beförderung von 4,73 Personen und eine durchschnittliche Einnahme von 13,45 Sgr. Jede Güter-, Gepäck- und Viehwagen-Achse war durchschnittlich mit 30,72 Centnern belastet und brachte 5,38 Sgr. ein.

VII. **Personenverkehr.** Die Personen-Beförderung in 4ter Wagenklasse, welche im Oktober 1867 im beschränkten Umfange eingeführt wurde, ist im Jahre 1868 im Lokalverkehre überall zur Durchführung gelangt.

Daß mit dieser Einrichtung einem wirklichen Bedürfnisse entsprochen ist, beweist die außerordentlich lebhafte Benutzung der IV. Wagenklasse (1868 . . 1 613 621 Personen) und erklärt sich hieraus auch die so bedeutende Steigerung des Gesammt-Personenverkehrs. Es sind gegen 1867 (excl. der Strecke Rheine-Emden) mehr befördert 1 202 017 Personen und obgleich die Einnahme aus dem Personenverkehr pro 1868 gegen das Vorjahr einen unerheblichen Minderbetrag (1875 Thlr.) geliefert hat, welcher allerdings als eine Folge der mit der starken Benutzung der IV. Klasse zusammenhängenden Verminderung in anderen Wagenklassen — namentlich in der III. — und der Concurrenz der Route via Holzminden-Kreiensen-Jerxheim anzusehen ist, so darf dennoch eine Ausgleichung und fernere Steigerung auch der Einnahmen aus dem Personenverkehre erwartet werden.

VIII. **Güterverkehr.** Die Tarife für den Lokalverkehr, wie für eine große Zahl der direkten Verkehre haben im Laufe des Jahres 1868, besonders in Bezug auf die Waaren-Klassifikation, erhebliche Reformen erlitten.

Für eine große Anzahl Artikel wurden Frachtermäßigungen eingeführt.

IX. **Genossenschafts-Kassen.** Eine Pensions- und Unterstützungs-Kasse für die Beamten der Hannoverschen Staatsbahnen ist erst am 1. Januar 1869 neu errichtet. Die bis dahin bestandene Kranken- und Unterstützungs-Kasse mit einem Bestande von 156 660 Thlr., sowie die bisherige Pensionskasse für Dienstleute und „Lohnarbeiter der Bahn“ mit einem Bestande von 109 320 Thlr. sind mit dem obengenannten Tage aufgehoben und mit der neuen Kasse vereinigt worden.

Außerdem besteht noch eine Sterbekasse der Angestellten und Arbeiter der Bahn, an welcher 5246 Personen Theil nahmen. Ult. 1868 hatte diese Kasse einen Bestand von 51 138 Thlrn.

X. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

18. Hierin ist auch die Anzahl der Durchlässe enthalten

21, 22, 31, 32, 39 u. 40. Ueber die Dämme und Einschnitte, das Alter der Schienen und Schwellen, sowie über die Erneuerung derselben, können mit Sicherheit Angaben nicht gemacht werden.

47. Dies sind sämmtliche Steigungen bis 1 : 600, wogegen

49. die hier aufgeführte Summe die sämmtlichen Steigungen von 1 : 300 — 1 : 64 enthält.

63. Hier sind sämmtliche Curven aufgeführt, die in Radien bis 600 Ruthen liegen.

65. Desgleichen hier Curven von 150—600 Ruthen Radius.

66. Ebenso hier solche von 150 Ruthen Radius und weniger.

76. Hierin sind auch die Kosten der technischen Aufsicht und die Zinsen während der Bauzeit enthalten.

78d. Ebenso hierin 17 275 Thlr. Kosten der Abtheilungszeichen.

80a. Desgleichen hierin die Kosten der Wärterhäuser.

81. Die hier aufgeführte Summe bezieht sich nur auf die Anlage-Kosten der Bahnhöfe und Haltestellen.

84. Dies sind die Kosten der Betriebs-Einrichtung.

85. Die Anlage-Kosten der am 1. Dezember 1868 eröffneten Südharzbahn (Northeim-Herzberg) können noch nicht angegeben werden, weil die Baurechnungen noch nicht abgeschlossen sind.

Für die übrigen im Betriebe der Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung stehenden Eisenbahnen in einer Ausdehnung von 103,65 Meilen beträgt das verwendete Anlage-Kapital . . . . . 50 698 066 Thlr.

Rechnet man hiervon ab die Antheile, welche von fremden Staaten resp. Gesellschaften zur Erbauung der ad I. 3 und 4 dieses Berichts aufgeführten Linien verausgabt sind, und zwar:

1) von Schaumburg-Lippe	1 061 994 Thlr.	
2) „ der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft . .	1 366 488 „	
3) vom Staate Bremen	5 683 777 „	
zusammen . .		8 112 259 „

so verbleibt als Preußischer Antheil ein Anlage-Kapital (für 88,309 Meilen) von . . 42 585 807 Thlr.

Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Titel hat auf den Preußischen Antheil desselben beschränkt werden müssen, indem die speziellen Verwendungen der fremdherrlichen resp. Köln-Mindener Antheile nicht bekannt sind.

86. Der Preußische Theil des verwendeten Anlage-Kapitals beträgt pro Meile Bahnlänge 482 236 Thlr. und pro Kilometer 64 025 Thlr. (Siehe die vorstehende Erläuterung.)

91e. Werden die im Laufe des Jahres neu beschafften, sowie diejenigen Lokomotiven, welche wegen vorgenommener Hauptreparaturen an denselben den größten Theil des Jahres hindurch dem Betriebe entzogen waren, auf die Zahl mit vollem Dienstjahre reducirt, so sind durchschnittlich nur 190 Lokomotiven im Betriebe gewesen.

96d. Außerdem besitzt die Hannoversche Verwaltung noch $\frac{14,5}{61}$ Antheile an 36 Verbands-Personenwagen, 12 combinirten Post- und Personenwagen und 27 Gepäckwagen des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes.

165. An Militair-Effekten wurden außerdem noch 1418 Ctr. befördert.

175a. In Arbeitszügen, vor welchen die Lokomotiven 18 675 Meilen zurückgelegt haben, kamen außer den hier aufgeführten noch Betriebsdienst- und Baugüter zur Beförderung, ohne daß eine Notirung des Gewichts stattgefunden hat.

178. Außerdem wurden noch befördert: 1851 Ladungen Pferde und 11 623 Ladungen Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.

179b. Dies ist das Gewicht der in Käfigen beförderten Thiere.

213. Hierin sind 26 778 Thlr. Einnahmen für die in Arbeitszügen beförderten Betriebsdienstgüter enthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 175a.)

230. In dieser Summe sind auch die Kosten der Heizung der Dienstlokale und die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe enthalten.

239. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, die gezahlten Arbeitslöhne sind in Kol. 237 mitenthalten.

243. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Personenwagen enthalten.

245. Diese Summe repräsentirt die Kosten für Wagenschieben, Wasserpumpen, Oel-Prämien u. dergl. m.

268a u. c. Nach Abzug der Herauszahlungen an Bremen, Schaumburg-Lippe und die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft von zus. 687 429 Thlrn. verbleibt ein Ueberschuß von 2 929 034 Thlrn. Es hat sich deshalb das Gesammt-Anlage-Kapital zu 7,13 Proc. (wie in Kol. 268c angegeben) und der Preuß. Antheil desselben (siehe Erläuterung zu Kol. 85) unter Zugrundelegung des Ueberschusses von 2 929 034 Thlrn. zu 6,88 Proc. verzinst.

277 etc. u. 281 etc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Hannoverschen Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	461 Thlr.
	» Betriebsmittel (Kol. 279b)	3 171 »
beim Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	362 288 »
	» Betriebsmittel (Kol. 283b)	122 450 »

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 67 542 Thlr. für Bahnanlagen etc. und 31 152 Thlr. für Betriebsmittel etc. gezahlt worden sein.

285. Nach Abtretung der Strecke Rheine-Emden resp. nach der Betriebseröffnung der Südharzbahn (Northeim-Herzberg) beträgt die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte 105,78 Meilen, d. i. gegen die correspondirende Meilenzahl des Vorjahrs 0,30 Meilen mehr.

286—294. Bei der Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre sind die Resultate der Strecke Rheine-Emden außer Ansatz geblieben.

346—365. Eine Beamten-Pensionskasse wurde am 1. Januar 1869 errichtet. Näheres hierüber siehe ad IX. dieses Berichts.

9. Main-Weser-Bahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** In Folge des Staats-Vertrages vom 30. Mai 1868 zwischen dem Königreich Preußen und dem Großherzogthum Hessen, betreffend die Abtretung der Verwaltung und des Betriebes der im Großherzogl. Hessischen Gebiete belegenen Strecke der Main-Weser-Bahn, ist seit dem 1. August 1868 die einheitliche Verwaltung des ganzen Main-Weser-Bahn-Unternehmens auf die Königl. Preuß. Regierung, beziehungsweise auf die dem Königl. Preuß. Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten unterstellte, neu errichtete „Königl. Direktion der Main-Weser-Bahn zu Kassel" übergegangen.

Dieselbe besteht aus 4 Mitgliedern, von welchen die Königl. Preuß. Regierung den Vorsitzenden, bez. dessen Stellvertreter, ein administratives und das technische Mitglied bestellt hat, das 4te mit einem administrativen Dezernate betraute Mieglied aber in Gemäßheit jenes Staats-Vertrages von der Großherzogl. Hessischen Regierung ernannt ist.

Ueber die Geschäftsleitung des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes durch die Königl. Direktion der Main-Weser-Bahn, sowie über die gemeinschaftliche Benutzung verschiedener Bahnhöfe etc. mit anderen Bahn-Verwaltungen, die Verbindungsbahn in Frankfurt a/M. etc. enthalten die Jahrgänge 1860 und 1862 der Statistik (S. 7 u. 8 der Berichte) spezielle Mittheilungen.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1868 wurde zu Kölbe eine Haltestelle für den Personen-Verkehr neu errichtet.

Die im Jahre 1856 begonnene Umlegung des 1. Geleises und Auswechselung der Schienen des älteren mit solchen eines stärkeren Profils wurde im Jahre 1868 bis auf die Bahnhöfe und eine kleinere Strecke zwischen Kassel und Wilhelmshöhe vollendet. Es wurden dazu verwendet: 6522,4 Ruthen Schienen des neuesten 5⅛" Preuß. (5¼" Engl.) hohen Profils und 32,5 Ruthen Schienen des neueren 4⅞" Preuß. (5" Engl.) hohen Profils als Zwangsschienen etc.

Die Bahnhofs-Geleise, Ausweichungen etc. sind im Jahre 1868 um 788,5 Ruthen und die Weichen um 17 Stück vermehrt.

Zur Vervollständigung der Bahn-Anlagen wurden außerdem ausgeführt: die Planirung und Pflasterung des Bahnhofs-Vorplatzes zu Kassel, die Verlegung der Lade-Rampe und des Rampen-Geleises auf Station Neustadt, auf der Haltestelle zu Kölbe ein provisorisches Empfangs-Lokal, eine Retirade, ein Holz-Perron, zwei Haltesignale etc., auf Station Groß-Karben eine Perron-Bedachung, auf der Bahnstrecke im Königl. Preußischen Gebiete 22 Wärter-Wohnhäuser, worunter 2 für 2 Familien, sowie die Verlängerung einer Wege-Unterführung bei Nieder-Wöllstadt.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden neu beschafft und in den Betrieb eingestellt: 6 Schnellzugs- und 2 Güterzugs-Lokomotiven mit Tendern, 3 vierrädrige Personenwagen I. u. II. und 3 dergl. III. Klasse, 4 sechsrädrige Reisegepäckwagen zu je 180 Ctr. Tragfähigkeit, mit heizbarem Packmeister-Coupé und Retirade, 24 bedeckte und 8 offene Güterwagen zu je 200 Ctr. Tragfähigkeit.

IV. Ausnutzung der Wagen. Jede Achse von Personenwagen I. u. II. Klasse war durchschnittlich besetzt:

mit 3,163 Personen und brachte ein pro Meile 0,469 Thlr. im Jahre 1868,
= 3,24 = = = = = = 0,4789 = = = 1867,
= 2,85 = = = = = = 0,4159 = = = 1866,
= 3,58 = = = = = = 0,5298 = = = 1865,
= 3,60 = = = = = = 0,5274 = = = 1864.

Jede Achse von Personenwagen III. Klasse war durchschnittlich besetzt:

mit 6,127 Personen und brachte ein pro Meile 0,469 Thlr. im Jahre 1868,
= 6,57 = = = = = = 0,4895 = = = 1867,
= 8,02 = = = = = = 0,5758 = = = 1866,
= 5,655 = = = = = = 0,4617 = = = 1865,
= 5,54 = = = = = = 0,4557 = = = 1864.

Auf jede beladene Güter-, Gepäck-, Vieh- ꝛc. Wagenachse kam durchschnittlich:

eine Belastung von 36,18 Ctrn. u. eine Einnahme pro Meile von 9,285 Sgr. im Jahre 1868,
= = = 36,1 = = = = = = = 9,603 = = = 1867,
= = = 33,98 = = = = = = = 9,640 = = = 1866,
= = = 29,96 = = = = = = = 9,923 = = = 1865,
= = = 29,95 = = = = = = = 9,804 = = = 1864.

Die leer gelaufenen Güter-Wagen betrugen 28,07 Proc. der beladenen oder täglich 121 Achsen über die ganze Bahn gegen 28,7 Proc. und täglich 110 Achsen pro 1867,
25,84 = = = 98 = = 1866,
18,26 = = = 67 = = 1865.

Der sehr hohe Procentsatz der leer gelaufenen Wagen hat seine Begründung in dem Umstande, daß die zu Kohlen- und Erz-Transporten benutzten Wagen nur in einer Richtung beladen laufen.

V. Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

12. Bei Berechnung der Tarife, bei Abtheilung der Bahn (von 0,01 zu 0,01 Meilen) und in allen sonstigen Beziehungen wird die geographische Meile, deren die Bahn 27 enthält, zu Grunde gelegt. Von dieser Bahnlänge kommen: auf Königl. Preußisches Gebiet . . . . 18,1694 Meilen,
= Großherzogl. Hessisches Gebiet . . . 8,8306 =

15. Auf der von Kurhessen gebauten Bahnstrecke in der Gesammtlänge von 17,79 Meilen hat der Bahndamm die Kronenbreite von 26,2 Fuß, auf der vom Großherzogthum Hessen und der Stadt Frankfurt gebauten Strecke von 8,64 Meilen eine solche von 23,9 Fuß.

28. Die bei dem Bau der Bahn beschafften Schienen (siehe Statistik pro 1854) werden zur Zeit nur noch zu den Bahnhofs-Geleisen verwendet und es sind hier nur diejenigen Fabriken angegeben, aus welchen die zur Zeit auf freier Bahn liegenden Schienen bezogen sind.

85 u. 86. Auf dieses Baukapital sind von der Hessischen Nordbahn und der Hannoverschen Staatsbahn 1 148 027 Thlr. 21 Sgr. 10 Pf. ersetzt, es beträgt also das für die Main-Weser-Bahn verbliebene Baukapital 16 128 958 Thlr.,
pro Meile Bahnlänge . . . . 610 252 =
= Kilometer Bahnlänge . . . . 81 005 =

146. Die Belastung der Güterwagen kann nur mit Einschluß der Gepäck- und Arbeitswagen angegeben werden, weil eine Notirung der Güter nach den zum Transport verwendeten Wagen-Kategorien bei der Main-Weser-Bahn nicht stattfindet.

Die hier angegebenen Durchschnittssätze beziehen sich außerdem nur auf beladene Güter- ꝛc. Wagen, während die leer gelaufenen (24,5 Proc. der beladenen) nicht mit eingerechnet sind.

149b. Die hier angegebenen Achsmeilen haben die eigenen Wagen der Postverwaltung, welche dieselbe in einzelne Züge einstellt, zurückgelegt. Für die sonstige Postbeförderung wird von der Eisenbahn-Verwaltung, je nach Bedarf, der Raum eines ganzen Wagens oder eines Theiles desselben gestellt und es sind die von solchen Wagen durchlaufenen 31 298 Achsmeilen in Kol. 144 mitenthalten.

165. Hierin sind 6 201 Ctr. Auswanderergut enthalten, welche zum Tarifsatze des Frachtgutes I. Klasse befördert wurden.

169 u. 183b. Die hier aufgeführten 229 Ctr. sind die von der Post zur Beförderung als Eilgut einzeln aufgegebenen Poststücke.

Bei der zu Kol. 149b erläuterten Einrichtung findet eine Notirung der Postgüter nach Centnerzahl nicht statt. Wenn man jede für die Post beförderte Wagen-Achse als mit 50 Centner belastet annimmt, so beträgt, einschließlich der vorerwähnten 229 Ctr., die gesammte Postbeförderung 617 979 Ctr. mit 11 236 951 Centnermeilen.

220. Als Rückstände aus dem Vorjahre wurden außerdem 2971 Thlr. 21 Sgr. 10 Pf. vereinnahmt.

249. Es ist hier nur die aus den Abrechnungen über gegenseitige Wagen-Benutzung resultirende Herauszahlung in Ausgabe gestellt, die empfangene Wagenmiethe also an der gezahlten gekürzt.

290 u. 293. Die Einnahmen des Jahres 1867 haben nach Abzug der aus den Abrechnungen über die gegenseitige Wagenbenutzung zu vereinnahmenden Wagenmiethe 2 252 685 Thlr. und hiermit übereinstimmend die Ausgaben (bei welcher alsdann nur die Differenz zwischen empfangener und gezahlter Miethe in Ansatz kommt — siehe die vorstehende Erläuterung zu Kol. 249 —) 1 056 646 Thlr. betragen.

Diese Summen sind den vorliegenden Vergleichungen zu Grunde gelegt worden.

10. Nassauische Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** a) **Geleise.** Im Jahre 1868 wurde auf der 1,73 Meilen langen Strecke Lahnstein-Ems das zweite Bahngeleise gelegt und am 1. Juni dem Betriebe übergeben. Dasselbe ist ganz aus Eisen nach dem System des Regierungs- und Bauraths Hilf hergestellt. Die 19 Fuß 1,4 Zoll langen, 4,8 Zoll hohen Schienen liegen auf 18 Fuß 9,6 Zoll langen eisernen Langschwellen und sind mittelst Schraubenbolzen, welche durch die horizontale Wand der Langschwelle reichen, befestigt. Die Stoßverbindung besteht aus zwei symmetrischen Laschen und liegt theils auf zwei benachbarten Langschwellen (schwebender Stoß), theils ganz auf der Langschwelle. Zur Erhaltung und Regulirung der Spurweite dienen (auf jede Schienenlänge drei) schmiedeeiserne Verbindungsstangen.

b) **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Limburg wurde eine Lokomotivremise für 9 Maschinen nebst Kohlen- und Holz-Magazin aufgeführt.

II. **Industrielle Anlagen.** Im Jahre 1868 wurden in den Reparatur-Werkstätten zu Limburg, Lahnstein und Mosbach 273 Arbeiter beschäftigt, welche zusammen 53 725 Thlr. Lohn erhalten haben. In der Imprägnirungs-Anstalt zu Limburg wurden zum Imprägniren einer Schwelle 0,178 Pfd. doppelt Chlorquecksilber (Sublimat) verbraucht; mit Berücksichtigung des Anlage-Kapitals betragen die Kosten pro Schwelle 10 Sgr.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 6 neue Güterzug-Maschinen vermehrt.

IV. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Personenwagen-Achse war durchschnittlich mit 3,45 Personen besetzt und brachte ein 0,2941 Thlr. gegen 3,54 Personen und 0,2953 Thlr. im Jahre 1867. Auf jede Güter-, Equipagen- und Viehwagen-Achse kam im Jahre 1868 eine durchschnittliche Belastung von 41,14 Ctr. und eine Einnahme von 6,498 Sgr. gegen 42,72 Ctr. resp. 6,918 Sgr. im Vorjahre.

Zu der im Jahre 1868 geringeren Ausnutzung der Personenwagen trug der Umstand bei, daß die Anzahl der zurückgelegten Personenmeilen in dem der größeren Personen- und Achsmeilenzahl entsprechenden Verhältnisse nicht zugenommen hat.

Die Ausnutzung der Güterwagen würde eine günstigere gewesen sein, wenn die zum Erdtransporte verwendeten Wagen nicht größtentheils leer zurücklaufen mußten.

V. **Personen-Verkehr.** Es wurden im Jahre 1868 Rundreise-Billets II. u. III. Klasse eingeführt, welche auf den Stationen Hannover, Bremen, Harburg und Braunschweig über die Nassauische Bahn nach dem Rheine mit 25 Proc. Ermäßigung und 50 Pfd. Freigepäck ausgegeben werden.

VI. Im **Güter-Verkehr** wurden mehrere Tarife für Rohprodukte neu regulirt, für die Periode vom 20. Januar bis 30. September 1868 ein Tarif für Kartoffeln, Getreide und Hülsenfrüchte, für Salz ein Spezial-Tarif, sowie ein Tarif mit der Englischen „Great-Eastern-Bahn" eingeführt.

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht eine Kranken- und Unterstützungs-Kasse für die Arbeiter in den Werkstätten. Auch haben die Beamten strecken- und stationsweise besondere Kranken-Vereine zur Heranziehung ärztlicher Hülfe gebildet.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Im Jahre 1868 waren im Bau begriffen: die Zweigbahnen von Limburg nach Hadamar 1,06 Meilen und von Diez bis oberhalb Hahnstätten 1,45 Meilen.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig ist die Strecke von Lahnstein bis Ems (siehe ad I. dieses Berichts).

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 148 speziell angegeben.

40. Die Mehrzahl der ausgewechselten Schwellen befand sich auf den älteren Bahnstrecken Wiesbaden-Rüdesheim und Oberlahnstein-Ems. Dieselben waren nicht imprägnirt. Von den imprägnirten Schwellen wurden nur wenige durch Aufreißen unbrauchbar. Wegen Fäulniß sind noch keine imprägnirten Schwellen ausgewechselt worden.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

224. Hierin sind 27 380 Thlr. für Erneuerung von Schienen und Schwellen mitenthalten.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale, einschließlich der Wärterbuden.

246a—c. Die hier aufgeführten Summen enthalten auch die Kosten der Erneuerungen, und zwar der Lokomotiven und Tender mit 13 012 Thlrn., der Personenwagen mit 8123 Thlrn. und der Lastwagen mit 10 624 Thlrn.

264 u. 268. Werden, wie im Vorjahre, von den Ausgaben die Kosten für Erneuerungen des Oberbaues und der

Transportmittel mit	59 138 Thlrn.,
die Kosten für Ergänzungen mit	15 715 „
und die à conto des Reservefonds verausgabten	858 „
zusammen	75 711 Thlr.,
ferner die Kosten des Betriebes der Trajekt-Anstalt mit	14 031 „
überhaupt	89 742 Thlr.

abgesetzt, so beträgt die Summe aller Ausgaben (Kol. 264) 427 979 Thlr. und der Ueberschuß (Kol. 268) 521 473 Thlr.

277rc. u. 281rc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Nassauischen Bahn nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten.

Wären dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds: für Bahnanlagen . . . . 858 Thlr.

beim Erneuerungsfonds { für Bahnanlagen . . . . 27 380 Thlr.
für Betriebsmittel . . . . 31 758 „

292. Mit Ausschluß der für Erneuerungen und Ergänzungen verausgabten Summen (siehe Erläuterung zu Kol. 264 u. 268) haben die Betriebs-Ausgaben 54 659 Thlr. = 14,64 Proc. bezieh. 2179 Thlr. pro Meile mehr betragen als im Jahre 1867.

295. Desgl. der Ueberschuß 30 409 Thlr. = 5,31 Proc., bezieh. 1212 Thlr. pro Meile weniger als im Vorjahre.

11. Königl. Preuß. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Unter der **Verwaltung** der Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn stehen:

1) die Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn,

2) die einen integrirenden Theil der Hauptbahn bildende Königl. Schlesische Gebirgs-Eisenbahn,

3) die 1,43 Meilen lange Verbindungsbahn in Berlin, welche die dort mündenden Bahnen unter einander verbindet und nur zum Gütertransport benutzt wird.

Die Verbindungsbahn ist in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1868:

1) Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, und zwar

a) die Hauptbahn Berlin-Frankfurt a. O.-Liegnitz-Breslau } beide doppelgeleisig { . . . . 47,55 Meilen,
b) die Zweigbahn Kohlfurt-Görlitz . . . . } beide doppelgeleisig { . . . . 3,76 „
c) die Verbindungsbahn in Breslau zwischen dem Niederschlesischen und Oberschlesischen Bahnhofe 0,31 „

zusammen 51,62 Meilen.

2) die Schlesische Gebirgsbahn, und zwar

a) die Hauptbahn Kohlfurt-Lauban-Reibnitz-Dittersbach-Waldenburg-Altwasser . 17,22 Meilen,
b) die Zweigbahn Görlitz-Lauban . . . . 3,40 „

zusammen . . . . . 20,62 „

Den sämmtlichen Durchschnittsberechnungen (mit Ausnahme der Kol. 86) liegen deshalb 51,62 + 20,62 = 72,24 Meilen zu Grunde.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Im Jahre 1868 wurden 18 400 lfde. Ruthen Geleise und 63 149 Schwellen ausgewechselt. Vermehrt wurden die Geleise um 4554,96 lfde. Ruthen und 21 Stück Ausweichungen.

2. **Brücken und Durchlässe.** Die Brücken über den Buschwiesengraben bei Sommerfeld und auf der Straße von Sommerfeld nach Dolzig wurden umgebaut, an Stelle des hölzernen Durchlasses in Station 45,06 wurde ein massiver hergestellt. Der im Vorjahre begonnene Bau einer Wege-Unterführung in der Jacobsstraße bei Görlitz wurde im Jahre 1868 vollendet.

3. **Stationsbauten.** In Station Berlin wurde der Bau eines massiven Stationsgebäudes in Stelle des abgebrochenen begonnen, eine Werkstatt, bestehend aus einem massiven Wagen-Revisionsschuppen von 350½ Fuß Länge, 305⅙ resp. 291½ und 256⅓ Fuß Breite, einem Schuppen in Fachwerk von 91 Fuß Länge, 35 Fuß Breite zur Aufbewahrung der Nutzhölzer, zwei Abtritts- und einem Stallgebäude, wurde erbaut und die andere Hälfte des Stations-Gebäudes nebst Wagenschuppen und Spritzenhaus abgebrochen. Ferner wurden an der neuen Werkstatt eine Drehscheibe erbaut, auch eine Centesimalwaage und ein Lastkrahn aufgestellt.

Erbaut wurden ferner:

in Station Briesen ein Familienhaus nebst Zubehör;

in Station Frankfurt a. O. eine provisorische Rampe für Säuren;

in Station Wellmitz und in Station Sommerfeld je ein massives Stallgebäude;

in Station Hansdorf ein massives Beamten-Wohngebäude;

in Station Sommerfeld wurde ein Lastkrahn von 200 Ctr. Tragfähigkeit aufgestellt und ein Wirthschaftsbrunnen angelegt;

in Station Kohlfurt erfolgte die Anlage eines 720 Fuß langen Perrons zwischen den beiden Hauptgeleisen, desgleichen eines Zungenperrons von 524 Fuß Länge, der Bau einer Schiebebühne, der Abbruch eines Lokomotivschuppens und Wiederaufstellung als Coaksschuppen an der Gasanstalt, der Umbau des alten Empfangsgebäudes, der Bau eines Lokomotivschuppens und der Umbau des alten Postgebäudes zu einem Wohngebäude;

in Station Breslau wurde das Stationsgebäude durch einen Anbau erweitert, alsdann wurde daselbst ausgeführt der Bau eines massiven Schuppens für Feuerlöschgeräthe, der Bau eines Schuppens von Fachwerk auf dem Werkstatthofe, der Bau eines Güterschuppens von 245 Fuß Länge u. 54½ Fuß Tiefe, die Herstellung einer Ueberbrückung von demselben nach dem Ankunftsgüterschuppen, die Anlage einer Viehrampe, der Bau einer Kohlenbanse, der Abbruch der sämmtlichen Gebäude der alten Werkstatt, der freistehenden Wasserstationen, des Ladeperrons und des Güterschuppens für abgehende Güter;

in Station Penzig wurde ein massiver Güterschuppen von 63½ Fuß Länge, 38⅚ Fuß Breite mit einem Anbau von 17 Fuß Länge und 32⅓ Fuß Breite erbaut;

in Station Görlitz erfolgte der Bau eines Empfangsgebäudes, der Bau dreier Drehscheiben, die Tieferlegung der Jacobsstraße unter die Zittauer Chaussee, der Bau eines Tunnels von der Bahnhofsstraße nach dem Empfangsgebäude und die Vollendung mehrerer im Jahre 1867 begonnener Bauten; in Folge Umbaues des Bahnhofes wurden abgebrochen: ein Güterschuppen, ein Lokomotivschuppen nebst Wasserthurm, 1 Werkstattsgebäude, 1 Coaksschuppen, 2 Wagen-

schuppen, 1 Bretterschuppen für Eilgut, 1 Kalkschuppen, 97 Fuß Perron, 1 Drehscheibe, 1 Militair-Rampe, 3 Schiebebühnen und 1 Centesimalwaage;

in Station Lauban kamen zur Ausführung der Bau eines Wasserthurms am Lokomotivschuppen, die Anlage eines 25⅔ Ruthen langen Zwischenperrons, der Bau eines Beamten-Wohngebäudes, eines Uebernachtungslokals mit Badezimmer, einer Centesimalwaage und eines Lastkrahns, einer Kohlenbanse nebst Ladebühne und die Vollendung mehrerer im Jahre 1867 begonnener Bauten;

in Station Hirschberg wurde eine Kohlenladebühne erbaut und ein Lastkrahn von 200 Ctr. Tragfähigkeit aufgestellt. Außerdem sind noch auf verschiedenen Stationen resp. Haltestellen diverse kleinere Bauten ausgeführt, wie z. B. Herrichtung von Kohlenlagerplätzen, Wasser- und Gasleitungen, Feuergruben u. s. w.

4. **Telegraphen.** Auf dem Bahnhofe Görlitz wurde für die Einfahrt der Züge der Sächsisch-Schlesischen und der Berlin-Görlitzer Bahn eine Telegraphenstation eingerichtet.

Alsdann wurden 10 neue Glockenhäuschen erbaut.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden neu beschafft: 47 neue Lokomotiven mit Tender, 18 vierrädrige Intercommunications-Personenwagen I. u. II. Klasse, 5 desgl. II. Klasse und 6 vierrädrige Personenwagen IV. Klasse (unter diesen Wagen, sämmtlich zur Dampfheizung eingerichtet, sind 15 Stück mit Retiraden), 2 vierrädrige Gepäckwagen mit Dampfheizung, 180 vierrädrige bedeckte Güterwagen, 150 vierrädrige offene Kohlenwagen, 12 Plateau- und 12 doppeletagige Viehwagen; dagegen wurden ausrangirt: 7 Lokomotiven mit Tender, 31 acht-, 2 sechs- u. 1 vierrädriger bedeckte Güterwagen, 1 vierrädriger bedeckter Pferde- und 1 achträdriger bedeckter Viehwagen.

V. **Personen-Verkehr.** Der Personengeld-Tarif ist auch im Jahre 1868 unverändert geblieben, jedoch ist der Tarif für Retourbillets mit resp. 3 Tagen und 6 Wochen Gültigkeit nach mehreren Stationen erweitert.

Der Transport einer Person auf eine Meile hat im Jahre 1868 gekostet . . 2 Sgr. 0,43 Pfge.

VI. **Güter-Verkehr.** Es sind außer mehreren Deklassifizirungen neben den Tonnentarifen für Steinkohlen von den an der Schlesischen Gebirgsbahn belegenen Gruben auch Centnertarife ab Waldenburg und Altwasser eingeführt. Direkte Güter-Tarife sind theils ausgedehnt, theils neu eingeführt.

Der Transport eines Centners Fracht auf eine Meile hat im Jahre 1868 gekostet . . 1,07 Pfge.

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensions-Kasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit 2785 Betheiligten und einem Kassenbestande von 24 563 Thlrn. ult. 1868.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

71a. Hierin sind 78 portative Apparate enthalten.

75. Ueber das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn enthalten die Jahrgänge 1866 u. 1867 der Statistik S. 149 resp. 144 nähere Mittheilungen.

Ult. 1867 betrug das verwendete Anlage-Kapital	37 085 433 Thlr.
Hierzu kommen pro 1868:	
a) Ueberweisungen aus der Staats-Anleihe vom Jahre 1867	1 573 119 „
b) Ueberweisungen aus den Betriebs-Ueberschüssen (cfr. Kol. 90b.)	207 545 „
Es beträgt mithin das verwendete Anlage-Kapital ult. 1868	38 866 097 Thlr.

82. Dies sind die Anlage-Kosten der Central-Werkstatt zu Frankfurt a. O.

84. Hierin sind 1 414 173 Thlr. für den Ankauf der Berlin-Frankfurter Bahn mitenthalten.

90a u. b. Diese Beträge sind in den in Kol. 76—85 aufgeführten Summen bereits mitenthalten.

121c. Die von den Lokomotiven als vorgelegte Reserve-Maschinen zurückgelegten 47 754 Meilen sind bereits in den Kol. 121a—c mitenthalten.

128a u. 130c. Der Coaks ist nicht mit den Steinkohlen gemischt, sondern es sind theils Coaks — namentlich auf den Bahnhöfen —, theils Steinkohlen in der Art verwendet, daß, wenn das eine der Materialien gebraucht wurde, das andere ausgeschlossen war.

Der Durchschnitts-Verbrauch pro Nutzmeile beträgt brutto 225,84 Z.-Pfd. und netto 174,04 Z.-Pfd. Steinkohlen resp. brutto 207,03 Z.-Pfd. und netto 159,54 Z.-Pfd. Coaks.

135. Das verbrauchte Quantum Coaks ist in der Weise auf Steinkohlen reducirt, daß 330 Z.-Pfd Coaks = 1 Tonne Steinkohlen gerechnet sind.

140. Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt: bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn 28,637 Proc., bei der Schlesischen Gebirgsbahn 26,856 Proc.

185. Diese 9421 Centnermeilen sind von frachtfreien Gütern zurückgelegt worden, welche zur Linderung der Noth in Ostpreußen bestimmt waren.

268c. Das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn beträgt 38 866 097 Thlr. und dasjenige der Schlesischen Gebirgsbahn 10 913 265 Thlr., zusammen 49 779 362 Thlr. Der Ueberschuß, gegen dieses Anlage-Kapital verglichen, ergiebt eine Verzinsung desselben zu 5,36 Proc. Mit Ausschluß des Ueberschusses der Schlesischen Gebirgsbahn würde sich dagegen das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu 6,57 Proc. verzinst haben.

269. Diese Summe repräsentirt die für das Jahr 1868 beim Abschlusse noch verbliebenen Ausgabe-Reste, abzüglich der Einnahme-Reste.

272. Die Stamm-Actien im ursprünglichen Betrage von 10 000 000 Thlrn. unterliegen auch der Amortisation, wozu ½ Proc. des Kapitals und die ersparten Zinsen verwendet werden.

Für das noch nicht amortisirte Kapital von 7 049 100 Thlrn. sind bezahlt:

a) an Zinsen	99 500 Thlr.
b) „ Amortisationsbeträgen	287 934 „
zusammen	387 434 Thlr.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	8670 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 279b)	596 „
beim Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	391 430 „
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	480 623 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 207 545 Thlr. für Erweiterung der Bahn-Anlagen und Vermehrung der Betriebsmittel gezahlt worden sein.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1868 überhaupt 72,24 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 72,24 Meilen,
„ „ 1867 „ 71,69 „ „ „ „ „ 67,83 „

pro 1868 mehr überhaupt 0,55 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 4,41 Meilen.

12. Königl. Preuß. Ostbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Preuß. Ostbahn ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn von Berlin über Frankfurt a. O., Bromberg, Dirschau und Königsberg i. Pr. bis zur Russischen Grenze bei Eydtkuhnen . . . . 103,06 Meilen,

2) die Zweigbahnen: a) von Cüstrin nach Frankfurt a. O. . . . . 4,0 „
b) „ Bromberg über Thorn nach Otloczyn . . . . 8,35 „
c) „ Dirschau über Danzig nach Neufahrwasser . . . . 5,64 „

3) die Verbindungsbahnen:
a) zwischen dem Grenzbahnhofe Eydtkuhnen und dem Russischen Grenzbahnhofe Wirballen . . 0,16 „
b) zwischen dem Grenzbahnhofe Otloczyn und dem Russisch-Polnischen Grenzbahnhofe Alexandrowo, welche Strecke gemeinschaftlich mit der Warschau-Bromberger Bahn benutzt wird . 0,57 „

zusammen 121,78 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen. a) Geleise.** Das zweite Geleise auf den Strecken Zantoch-Driesen und Filehne-Schneidemühl wurde im Jahre 1868 fertig gestellt und dem Betriebe übergeben; auf den Strecken Marienburg-Elbing und Braunsberg-Eydtkuhnen wurden die Arbeiten für dasselbe begonnen, auf den Strecken Marienburg-Elbing und Braunsberg-Königsberg sind die Erdarbeiten vollendet.

Auf verschiedenen Bahnhöfen wurden die Geleise um 3337 Ruthen mit 50 Weichen vermehrt.

b) **Brücken.** Auf der Oderbrücke, der Festungsgrabenbrücke, der Glacisbrücke und der Wartebrücke zwischen Cüstrin und Tamsel wurde der eiserne Oberbau für das zweite Geleise gelegt. Mit der Beseitigung der durch Fäulniß unbrauchbar gewordenen hölzernen Brücken in den Wege-Uebergängen und Parallelwegen wurde fortgefahren und in deren Stelle theils massive Durchlässe erbaut, theils Cementröhren eingelegt. Drei neue Röhrendurchlässe durch den Bahnkörper wurden erbaut.

c) **Stationsbauten.** In Berlin wurde der Bau einer großen Reparaturwerkstätte begonnen; der für die Wagen-Reparatur bestimmte Schuppen wurde im Jahre 1868 so weit vollendet, daß er in Benutzung genommen werden konnte. Auf dem Bahnhofe Driesen wurde ein zweistöckiges massives Postgebäude aufgeführt. Auf den Bahnhöfen Danzig und Neufahrwasser sind Centesimalwaagen aufgestellt worden. Auf verschiedenen Bahnhöfen wurden zus. 6 Weichenstellerbuden, sowie in Kreuz und Filehne Familien-Wohnhäuser erbaut.

Auf der Strecke erhielten 28 Bahnwärterhäuser massive Wände und 19 Häuser wurden durch Anbauten für Hilfswärter erweitert.

III. **Neben-Anlagen.** Die Ostbahn besitzt in Dirschau eine Maschinen-Bauanstalt. Dieselbe wurde im Jahre 1868 mit dem Neubau und der Unterhaltung verschiedener mechanischer Betriebs-Einrichtungen beschäftigt. Die Kosten der fertig gestellten Arbeiten, bei welchen lediglich die Selbstkosten in Rechnung kommen, betrugen rot. 109 346 Thlr. Durchschnittlich sind 188 Handwerker und Arbeiter mit im Ganzen 59 160 Arbeitstagen beschäftigt gewesen.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 28 Lokomotiven, 18 Personen-, 8 Gepäck- und 572 Güterwagen vermehrt.

V. Im **Personen-Verkehre** sind namentlich Veränderungen des Personengeld-Tarifs vorgekommen. Vom 1. Februar 1868 ab wurden in Stelle der zwischen einzelnen Stationen gültigen Tagesbillets, Retourbillets von und nach allen Ostbahn-Stationen mit dreitägiger Gültigkeit eingeführt. Die Benutzung der Courierzüge mittelst der letzteren ist ausgeschlossen und dem entsprechend das Fahrgeld für die Retourbillets II. Klasse auf 3 Sgr. pro Meile festgesetzt, während dasselbe für die früheren, auch zu den Courierzügen gültigen Tagesbillets 3½ Sgr. pro Meile betrug. Für die III. Wagenklasse ist das Fahrgeld der Tagesbillets mit 2 Sgr. pro Meile für die Retourbillets beibehalten.

VI. **Neue Bahnlinien.** Die Strecken Schneidemühl-Dirschau und Thorn-Insterburg wurden im Frühjahre 1868 in Angriff genommen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Von der Ostbahn waren ult. 1868 die Strecken Berlin-Schneidemühl und Elbing-Braunsberg (7,27 M.) doppelgeleisig.

14a. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken enthalten die Jahrgänge 1866 u. 1867 der Statistik S. 151 u. 146 spezielle Nachrichten.

70. Auf der Strecke von Thorn bis zur Russischen Grenze bei Otloczyn und auf der Strecke Danzig-Neufahrwasser sind 2 Telegraphen-Leitungen, auf der Strecke von Berlin bis Königsberg und von Dirschau bis Danzig dagegen 3 Leitungen vorhanden. Außerdem existiren noch ca. 5 Meilen kurze Lokal-Leitungen.

71a. Hiervon sind 155 stationäre und 84 portative Schreib-Telegraphen-Apparate.

78t. Von dieser Summe kommen auf den Bau der Weichsel- und Nogatbrücken 5 080 948 Thlr.

96d. Außerdem sind noch 2 Salonwagen für Reisen fürstlicher Personen vorhanden.

175a u. 213. Außer den hier (in Kol. 175) aufgeführten sind noch Baugüter mit besonderen Zügen, vor welchen die Lokomotiven 23 980,6 Meilen zurücklegten, befördert worden, ohne daß das Gewicht derselben notirt wurde.
Die Einnahmen hierfür betragen 33 577 Thlr. und sind in Kol. 213 mitenthalten.

231. Hierin sind auch die gezahlten Kommunalsteuern enthalten.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Ostbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben;

beim Erneuerungsfonds	für Bahn-Anlagen (Kol. 283a)	293 123 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	60 812 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 66 580 Thlr. für Bahn-Anlagen ꝛc. und 133 124 Thlr. für Betriebsmittel gezahlt worden sein.
Aus dem Reservefonds wäre nichts zu zahlen gewesen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge im mittleren Jahresdurchschnitte hat betragen: 1868 . . 121,78 Meilen.
1867 . . 114,33 „
im Jahre 1868 mehr . . 7,45 Meilen.

13. Königl. Preuß. Saarbrücker Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der unter dem Gesammt-Namen „Saarbrücker Eisenbahn“ vereinigten Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahnen, sowie über die Betriebsleitung der angrenzenden Rhein-Nahe-Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1861 der Statistik S. 10 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1863 S. 163 näher beschriebenen Linien der

a) Hauptbahn von zusammen	16,28 Meilen,
b) Zweigbahnen nach den Kohlenschächten ꝛc. von zusammen	2,33 „
überhaupt	18,61 Meilen.

Hierzu kommen noch:

die von der Königl. Bergwerks-Direktion in Verwaltung und Betrieb übernommene Zweigbahn von St. Johann-Saarbrücken nach dem Hafen bei Malstatt von . . .	0,30 „
und die von der Französischen Ostbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach	0,64 „
Mithin Gesammt-Betriebslänge	19,55 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1868 wurden zur Vervollständigung der Bahn folgende wesentliche Bau-Ausführungen ꝛc. vorgenommen:

1) Auf Bahnhof Neunkirchen wurde die Bliesbrücke für das dritte Geleise Reden-Neunkirchen durch eine eiserne Ueberbrückung von 192⅔′ Länge und 35′ Breite verbreitert. Der Bau der Brücken und Durchlässe für das dritte Geleise Reden-Neunkirchen ist ganz, die Legung des Oberbaues beinahe vollendet, mit dem Bau der Haltestelle Reden ist begonnen.

Auf Station Sulzbach wurden 70⅓ lfde. Ruthen Geleise hergestellt, desgl. auf dem Bahnhofe Conz 70 lfde. Ruthen Rangir-Geleise.

An Schienen wurden im Ganzen 6241 lfde. Ruthen = 8,89 Proc. ausgewechselt. Zur Erneuerung des Bettungs-Materials wurden 3271 Schachtruthen Kies verwandt. An Schwellen gelangten incl. Weichen- und Langschwellen 44 241 Stück zur Auswechselung.

2) **Stationsbauten.** Auf Grube Reden ist eine Drehscheibe von 40 Fuß Durchmesser gelegt. Die Erweiterung der Empfangsgebäude auf den Stationen Friedrichsthal und Dudweiler ist vollendet. Auf Station Sulzbach wurde der Güterschuppen versetzt und durch einen Anbau von 202 Quadratfuß vergrößert. Auf Bahnhof St. Johann ist das Empfangsgebäude durch Anbau eines Speisesaals und einer gedeckten eisernen Perronhalle erweitert und ein Beamten-Gebäude für 6 Familien fertig gestellt. Das Stationshaus auf Bahnhof Louisenthal wurde durch einen Anbau erweitert und auf dem Bahnhofe Saarlouis ein Bahnmeister-Wohnhaus erbaut.

3. **Telegraphen-Anlagen.** Die Länge der Leitungen hat sich im Jahre 1868 durch Anlage diverser kurzer Verbindungen um 0,43 Meilen vergrößert.

Die Linie Forbach-Styringen-St.Johann-Burbach-v.d.Heydt wurde mit Morsé-Apparaten ausgerüstet, die Zeiger-Apparate außer Thätigkeit gesetzt.

Auf Anordnung des Königl. Handels-Ministeriums wurden im vergangenen Jahre Versuche mit einer Vorrichtung angestellt, welche die Kommunikation des reisenden Publikums mit dem Zug- und Lokomotivführer vermittels electrischer Signale jederzeit ermöglicht. Die erwähnte Vorrichtung funktionirte nach mehrfachen Umänderungen in befriedigender

Weise und erwies sich das bei derselben angewendete System zwar noch kleinerer Verbesserungen bedürftig, eventl. nach deren Vollendung jedoch wegen seiner Sicherheit und leichten Ausführbarkeit zur Annahme bei weiteren Ausrüstungen der Wagenparks für empfehlenswerth.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden angeschafft: 10 Lokomotiven, 4 Personenwagen I. u. II. Klasse, 4 dergl. II. u. III. Klasse, 20 dergl. IV. Klasse, 6 Gepäckwagen, 100 bedeckte Güterwagen, 3 Luxus-Pferdewagen, 44 Holz-, 10 Vieh-, 14 Kohlen- und 110 Schienenwagen.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions-Kasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein aus den laufenden Beiträgen der Betheiligten gebildeter Krankenfonds, an welchen ult. 1868 . . 570 Betriebs-Beamte und gegen 1100 Arbeiter Theil nahmen. Derselbe schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 38 240 Thlrn. ab, gegen 33 674 Thlr. im Vorjahre.

VI. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Zweigbahn Saarbrücken-Saargemünd ist soweit vorgeschritten, daß deren Eröffnung Ende 1869 zu erwarten steht.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

10b. Dies ist die gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach (0,64 M.) und die der Königl. Bergwerks-Direktion gehörige Zweigbahn nach dem Hafen bei Malstatt (0,30 M.).

13. Doppelgeleisig ist das Fahrgeleise der Hauptbahn von der Bayerischen Grenze bei Bexbach bis zur Französischen Grenze bei Forbach. Zwischen St. Johann und Burbach liegen außerdem noch 332 Ruthen drittes Geleise.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Bahnstrecken sind in der Statistik pro 1866 S. 152 näher mitgetheilt.

32b—e u. 40. Die erstgenannten Procentsätze beziehen sich auf die Saarbrücker, die letztgenannten auf die Saarbrücken-Trier-Luxemburger Bahn.

69. Kramersche Zeiger-Apparate arbeiten nur noch in einer Anzahl von 12 Stück auf einer lokalen Linie zwischen St. Johann-Neunkirchen-Heinitz. Fardely'sche resp. Breguet'sche Zeiger-Apparate sind nur in je einem Exemplare vorhanden und sichern die telegraphische Verbindung mit der Pfälzischen Ludwigs-Eisenbahn resp. mit der Wilhelm-Luxemburger Bahn.

70. Auf der Hauptbahn zwischen der Bayerischen Grenze bei Bexbach und der Französischen Grenze bei Forbach, ebenso zwischen Conz und der Luxemburgischen Grenze bei Wasserbillig sind 3 Leitungen, auf allen übrigen Strecken 2 Leitungen im Betriebe.

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

121h. Außerdem legten die Maschinen der Rhein-Nahe-Eisenbahn auf der Saarbrücker Eisenbahn zurück: 2555 Meilen vor Schnellzügen, 16 Meilen vor Personenzügen, 699 Meilen vor Güterzügen, 1600 Meilen als Vorspann und 535 Meilen leer, zusammen 5405 Meilen. Die Kosten für Reparatur und Putzen derselben, sowie die Heiz-, Putz-, Schmier- und Verpackungs-Materialien sind unter den betreffenden Angaben der Rhein-Nahe-Eisenbahn enthalten.

161. Hierunter befinden sich 74 908 fiscalische Gruben-Arbeiter, welche zu dem ermäßigten Fahrpreise von nur 1 Sgr. pro Mann und Meile befördert worden sind.

172. Dies sind nur Kohlen ꝛc. aus den Saargruben. Das geringe Quantum anderer Kohlen ist in Kol. 171 enthalten.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale einschließlich der Wärterbuden.

267. Dieses Verhältniß reducirt sich indessen günstiger auf 51,34 Proc., wenn man nach Art der Privatbahnen die reinen Betriebs-Ausgaben in's Auge faßt, welche 931 704 Thlr. betragen haben würden. (Siehe die nachstehende Erläuterung zu Kol. 277ꝛc. u. 281ꝛc.)

277ꝛc. u. 281ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Saarbrücker Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	2300 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 279b)	2767 „
beim Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	132 949 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	81 524 „

292. Diese Mehr-Ausgabe hat in geringerem Grade darin ihren Grund, daß gegen das Jahr 1867 die Normalgehälter vieler Unterbeamten erhöht worden sind, hauptsächlich aber darin, daß die Betriebsmittel in größerem Maaße reparirt und daß die Unterhaltung des Oberbaues einen außergewöhnlichen Aufwand erforderte.

14. Königl. Preuß. Westfälische Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet** der Westfälischen Eisenbahn umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

1) die frühere Köln-Mindener-Thüringer Verbindungs-Eisenbahn von der ehemaligen Preußisch-Kurhessischen Grenze bei Warburg bis Hamm	17,95 Meilen,
2) die frühere Münster-Hammer Eisenbahn von Hamm bis Münster	4,64 „
3) die Bahnstrecke von Münster bis Rheine	5,12 „
zu übertragen	27,71 Meilen.

	übertragen	27,71 Meilen,
4) die Altenbeken-Holzmindener Eisenbahn von Altenbeken bis zur Preußisch-Braunschweigischen Grenze bei Höxter		6,20 „
5) die Bahnstrecke von Rheine bis Emden		18,56 „
	zusammen	52,47 Meilen.
Hiervon ab die der Verwaltung der Hessischen Nordbahn pachtweise (gegen Zahlung von 50 Proc. der Brutto-Einnahme) überlassene Strecke von der Grenze zwischen Westfalen und Hessen bei Haneda bis Warburg mit		0,61 „
	verbleiben im eigenen Betriebe	51,86 Meilen.

Ueber die Betriebsleitung der Braunschweigischen Strecke von der Grenze bei Höxter bis Holzminden von 0,33 Meilen ist das Nähere in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 153 enthalten.

Die Bahnstrecke von Rheine nach Emden wurde am 1. Januar 1868 von den, von der Königl. Eisenbahn-Direktion in Hannover verwalteten Eisenbahnen getrennt und mit der Westfälischen Eisenbahn vereinigt, mit der sie jetzt ein organisches Ganzes bildet. Dagegen ist die von der Westfälischen Verwaltung auf Staatskosten gebaute und an die Hannoversche Verwaltung verpachtete Strecke Rheine-Osnabrück nunmehr ganz von der Westfälischen Verwaltung getrennt und mit den von der Königl. Eisenbahn-Direktion zu Hannover verwalteten Bahnen vereinigt worden.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Zu Anfang des Jahres 1868 waren folgende doppelgeleisigen Strecken vorhanden:

a) Paderborn-Altenbeken		4 397 lfde. Ruthen,
b) Paderborn-Gesecke		5 539 „ „
c) Paderborn-Driburg		2 335 „ „
	zusammen	12 271 lfde. Ruthen,

Im Jahre 1868 sind hinzugekommen die gegen Ende 1867 noch im Bau begriffenen Strecken		
Gesecke-Soest	8 754 lfde. Rthn.	
Driburg bis zur Landesgrenze bei Holzminden	10 063 „ „	
		18 817 „ „
zusammen		31 088 lfde. Ruthen = 15,54 Meilen.

Hiermit ist das zweite Geleis auf der ganzen Strecke von Soest bis zur Braunschweigischen Grenze bei Holzminden vollendet.

Auf der Strecke zwischen Soest und Gesecke sind bei Anlage des zweiten Geleises die Neigungs-Verhältnisse der Bahn in der Weise regulirt worden, daß nunmehr auf dieser Strecke in der Richtung der großen Massentransporte von Soest nach Gesecke die größte Steigung 1:250 und in der entgegengesetzten Richtung 1:200 beträgt.

Am 6. März 1868 stürzte der 103 Fuß hohe Neuenheerser Damm (zwischen Buke und Willebadessen) in Folge von Wasseransammlung im Innern des Dammkörpers auf einer Länge von 46 Ruthen derart plötzlich in sich zusammen, daß das Geleis auf dieser Strecke 24 Fuß tief herabsank.

Der Betrieb für den Güterverkehr wurde hierdurch auf der Strecke Altenbeken-Warburg während 10 Tagen vollständig unterbrochen, der Personen-Verkehr erlitt nur insofern eine Störung, als die Reisenden an dieser Stelle umsteigen mußten. Nachdem das Bahnplanum durch Anschüttung von Steinmassen wieder hergestellt war, wurde der Dammkörper selbst durch Anlage einer 178 Fuß langen, 14 Fuß hohen Futtermauer und durch Anlage eines umfangreichen Stollen- und Schachtsystems behufs Abführung der in dem Dammkörper befindlichen und eindringenden Wassermassen gegen fernere schädliche Einwirkung der Wasserzuflüsse mit gutem Erfolge gesichert.

2. **Brücken.** Der Umbau bezw. die Herstellung der Brücken für zwei Geleise auf der Strecke Paderborn-Soest ist vollendet worden.

3. **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Papenburg wurde zur Erleichterung des Verkehrs die Quaimauer um 141,5 lfde. Fuß verlängert und an derselben eine Drehscheibe von 21,5 Fuß Durchmesser angelegt. Auf den Bahnhöfen Kellerberg und Salzbergen wurden die Nebengeleise behufs Kreuzung längerer Güterzüge um 24,8 resp. 37,25 Ruthen verlängert.

Zwischen Ermelinghof und Drensteinfurt ist zum Kreuzen der Züge ein 200 Ruthen langes Ausweichegeleise bei Herbern angelegt.

Die Bahnhöfe Soest, Lippstadt und Paderborn sind den heutigen Verkehrs-Verhältnissen entsprechend in ihren Geleis-Anlagen erweitert worden, ebenso sind die Bahnhöfe Sassendorf, Benninghausen, Gesecke, Salzkotten, Driburg, Brakel und Höxter mit Rücksicht auf die Anlage des zweiten Geleises in ihren Geleis-Anlagen entsprechend umgebaut und erweitert worden.

Außerdem sind auf dem Bahnhofe Soest folgende Bauten zur Ausführung gekommen: ein centraler Lokomotivschuppen für 16 Stände, ein die Postbüreaux enthaltender Anbau am Stationsgebäude, ein Eilgüterschuppen, ein Eiskeller, eine Gasbeleuchtungs-Einrichtung, ein Zwischenperron mit 2 Wasserkrahnen und 2 Löschgruben.

Auf Bahnhof Benninghausen wurde ein neues Empfangsgebäude erbaut. Auf Bahnhof Lippstadt wurde eine massive Viehrampe, ein Eiskeller und eine Vergrößerung des Empfangsgebäudes durch zwei Anbauten auf der Ost- und Westseite ausgeführt. Auf Bahnhof Gesecke wurde der in Lippstadt abgebrochene alte Güterschuppen wieder aufgebaut und der unzweckmäßig gelegene alte Güterschuppen zu Dienstwohnungen eingerichtet.

Auf dem Bahnhofe Paderborn sind, außer den oben erwähnten umfangreichen Geleiserweiterungen, ein neuer Güterschuppen, ein centraler Lokomotivschuppen für 16 Stände, eine massive Rampe, ein Zwischenperron mit 2 Wasserkrahnen und 2 Löschgruben, ein Eiskeller und eine bedeutende Erweiterung der Gasbeleuchtungs-Anlage ausgeführt worden.

Auf Bahnhof Altenbeken ist die Wasserstation durch Erhöhung des Anbaues und Aufstellung eines Reservoirs von 1050 Kubikfuß Inhalt erweitert worden.

Auf Bahnhof Papenburg ist das früher auf der Station Brakel als provisorisches Stationsgebäude dienende Haus zur Benutzung als Dienstwohnung im Rohbau wieder aufgebaut, außerdem ein Hebelkrahn mit Laufkatzen von 120 Ctr. Tragfähigkeit aufgestellt worden.

4. **Telegraphen.** Die Telegraphen-Anlagen wurden durch Herstellung einer dritten Leitung von Soest bis Paderborn um 6,35 Meilen Leitungsdraht vermehrt. Ferner wurden im Laufe des Jahres 9 Schreib-Telegraphen, 7 Blitzableiter und ein Läute-Inductor neu beschafft und in Betrieb gestellt, auch die neu errichtete Haltestelle Herbern am Schlusse des Jahres mit Telegraphen-Apparaten besetzt.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden neu beschafft resp. mit der Bahnstrecke Rheine-Emden von der Hannoverschen Verwaltung übernommen: 20 Güterzug- und 15 Personenzug-Lokomotiven, 11 Personenwagen I. u. II. Klasse, 8 dergl. II. u. III. Klasse, 12 dergl. III. u. 10 dergl. IV. Klasse, zusammen 41 Stück, 14 Gepäck-, 205 bedeckte und 321 offene Güterwagen.

Dagegen wurden 7 offene Güterwagen ausrangirt und 1 bedeckter Güterwagen zum Umladen bestimmt.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Die direkten Verbände, denen die Westfälische Eisenbahn als Mitglied angehört, sind in den Jahrgängen 1866 u. 1867 der Statistik S. 153 resp. 148 und den vorhergehenden Jahrgängen genannt. Außer diesen Verkehren findet noch eine direkte Expedition statt:

a) zwischen den Stationen der Bahnstrecke Rheine-Emden einerseits und Stationen der Hannoverschen, Braunschweigischen, Niederländischen Rhein-Eisenbahn und den Stationen des Norddeutschen Verbandes andererseits,
b) zwischen den Stationen der Niederländischen Staatsbahn einerseits und der Bergisch-Märkischen, der Hessischen Nordbahn und der Bebra-Hanauer Bahn andererseits.

V. Im **Personen-Verkehre** wurden im Jahre 1868 an Retourbillets verausgabt: für die I. Wagenklasse 770 Stück, für die II. Wagenklasse 21 277 Stück und für die III. Wagenklasse 161 256 Stück, zusammen 183 303 Stück, so daß, auf je 1 Billet 2 Personen gerechnet, im Ganzen 366 606 Reisende auf Retourbillets gefahren sind. Davon kommen 363 152 Personen auf den Lokal-Verkehr und 3454 Personen auf die direkten Verkehre.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch 2 Krankenkassen, die eine für geringer besoldete Bahnbeamte, die andere für die Werkstätten-Arbeiter, welche die Bestimmung haben, den Beamten und deren Familiengliedern, sowie den Arbeitern bei Erkrankungen gegen monatliche, nach dem Gehalte resp. Lohne bemessene Beiträge, freie ärztliche Behandlung und Arznei zu gewähren. Zu beiden Kassen, welche ultimo 1868 einen Bestand von 9140 Thalern hatten, gehörten am Schlusse des genannten Jahres 1619 Mitglieder, die einen Jahresbeitrag von 6984 Thlrn. zahlten.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der ad I. 1—4 dieses Berichts bezeichneten Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 154 speziell angegeben.

Die Eröffnung des Betriebes auf der Bahnstrecke Rheine-Emden erfolgte auf der 5,64 Meilen langen Strecke Emden-Papenburg am 24. November 1854, auf der 8,20 Meilen langen Strecke Papenburg-Lingen am 2. Mai 1856 und auf der ganzen 18,56 Meilen langen Strecke am 23. Juni 1856 im Zusammenhange mit der Inbetriebsetzung der Linien Münster-Rheine und Rheine-Löhne.

32a u. b. Der Procentsatz für die Auswechselung der verschiedenen Sorten von Schienen kann nicht angegeben werden. Der angegebene Procentsatz 127,09 bezieht sich auf das erste Geleis der Strecke Warburg-Rheine. Für die Strecke Altenbeken-Holzminden beträgt der Procentsatz der Auswechselung jedoch nur in Bezug auf das erste Geleis 2,02. Für die Strecke Rheine-Emden fehlen die statistischen Notizen.

32c—e u. 40. Hierüber fehlen die statistischen Notizen.

76. Dies sind die Kosten des Ankaufs der früheren Köln-Minden-Thüringer Verbindungs-Eisenbahn (Grenze bei Warburg bis Hamm).

139. Von den Personenwagen waren im Jahre 1868 durchschnittlich 239 Achsen in Benutzung, welche dieser Durchschnittsberechnung zu Grunde gelegt worden sind.

178a. Von den hier aufgeführten Pferden sind 3795 Stück Luxus- und 2205 Stück Koppelpferde.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

215a. Hier ist die Einnahme für die beförderten Luxuspferde (siehe Erläuterung zu Kol. 178a) aufgeführt, die Einnahme für die Koppelpferde ist in Kol. 215b mitenthalten.

224. Hierin sind 183 285 Thlr. enthalten, welche für Ergänzungen und Erneuerungen verwendet sind.

226. Desgl. hierin 18 496 Thlr.

227. Desgl. hierin 777 Thlr.

228. Desgl. hierin 14 967 Thlr.

230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale, optischen Telegraphen, Perrons und Weichen, sowie die Kosten der Beleuchtung und Reinigung der Dienstlokale enthalten.

260. Ebenso hierin 4000 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensions- rc. Kasse.

277rc. u. 281rc. Ein Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Die Ausgaben, welche aus dergleichen Fonds eventl. zu bestreiten gewesen wären, sind in den vorstehenden Bemerkungen zu Kol. 224—228 angegeben.

285—294. Das Bahngebiet der Westfälischen Eisenbahn hat sich durch die am 1. Januar 1868 erfolgte Uebernahme der Strecke Emden-Rheine vergrößert (siehe ad I. dieses Berichts).

Hieraus erklärt sich auch die bedeutende Steigerung des Verkehrs und der finanziellen Resultate.

15. Königl. Sächsische östliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden".

Dieselbe leitet auch den Betrieb der angrenzenden Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen.

II. Das **Bahngebiet** besteht aus:

a) der Sächsisch-Böhmischen Linie von Dresden (Altstadt) über Pirna bis zur Sächsisch-Böhmischen Grenze bei Bodenbach	7,20	Meilen,
b) der Sächsisch-Schlesischen Linie von Dresden (Neustadt) über Bautzen bis zur Preuß. Grenze bei Reichenbach	11,39	"
c) der Tharandt-Freiberger Linie	3,31	"
d) " Zittau-Groß-Schönauer Linie	1,79	"
welche am 2. Januar 1867 dem Betriebe übergeben wurde. Von Zittau bis Scheibe (1,07 Meilen) liegen die Geleise auf dem Bahnkörper der Löbau-Zittauer Eisenbahn.		
Zusammen	24,09	Meilen.
Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Böhmischen Grenze bis Bodenbach	1,46	"
ist Eigenthum der K. K. Oesterreichischen Staatsregierung und die zur Sächsisch-Schlesischen Linie gehörige Strecke von der Grenze bis Görlitz	1,96	"
Eigenthum des Preuß. Staats. Beide Strecken werden von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt. Im Betriebe der Letzteren befinden sich also	27,51	Meilen.

III. Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige **Verbindungsbahn in Dresden** verbindet diese Linie mit den Alberts- und Leipzig-Dresdener E. E., sowie mit der Sächsisch-Schlesischen Linie.

IV. Ueber den **Erneuerungsfonds,** gemeinschaftlich mit den Sächsischen westlichen Staatsbahnen, sowie

V. die **Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse,** gemeinschaftlich für alle Königl. Sächsischen Staats- und die unter Staats-Verwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen, ist das Nähere S. 149 der Statistik pro 1867 resp. S. 165 u. 166 der Statistik pro 1863 mitgetheilt worden. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 155 spezielle Mittheilungen. Die Zittau-Groß-Schönauer Bahn wurde, wie ad II. dieses Berichts bereits erwähnt, am 2. Januar 1868 dem Betriebe übergeben.

32 u. 40. Nach Verschmelzung der sämmtlichen Linien der östlichen Staatsbahnen in einen Komplex können die Procentsätze, bis zu welchem Theile die Schienen rc. und die Schwellen bis ult. 1868 erneuert sind, nicht angegeben werden.

42. Das Steigen beträgt im Ganzen:
bei der Sächsisch-Böhmischen Linie 103,44 Fuß, bei der Sächsisch-Schlesischen Linie 973,74 Fuß, bei der Tharandt-Freiberger Linie 797,56 Fuß und bei der Zittau-Groß-Schönauer Linie 242,23 Fuß.

43. Das Fallen beträgt im Ganzen:
bei der Sächsisch-Böhmischen Linie 37,04 Fuß, bei der Sächsisch-Schlesischen Linie 623,55 Fuß und bei der Tharandt-Freiberger Linie 146,63 Fuß.

85. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Böhmische Linie	6 859 129	Thlr.
" " " Schlesische "	7 167 987	"
" " Tharandt-Freiberger "	3 145 952	"
" " Zittau-Gr.-Schönauer Linie	492 380	"
zusammen	17 665 448	Thlr.

146. Ueber die Ausnutzung der Lastwagen können nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden, auch eine Notirung der Centnermeilen des Gepäcks, der Fahrzeuge und Thiere nicht erfolgt.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

172. Die Kohlen und Coaks sind unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

175. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergleichen Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 1427 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläut. zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungsaufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofs-Arbeiten nicht getrennt notirt werden.

16. Königl. Sächsische westliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen westlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig".

Dieselbe leitet auch den Betrieb der angrenzenden Gößnitz-Geraer und Greiz-Brunner Privatbahnen.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) Die Sächsisch-Bayerische Linie von Leipzig über Kieritzsch, Altenburg, Gößnitz, Werdau, Reichenbach und Plauen nach Hof mit der Abzweigung von Werdau nach Zwickau, zusammen	24,01	Meilen,
2) die Obererzgebirgische Linie von Zwickau über Wiesenburg, Stein, Niederschlema und Aue nach Schwarzenberg mit der Abzweigung von Niederschlema nach Neustädtel resp. Schneeberg, zus.	6,10	"
3) die Niedererzgebirgische Linie, bestehend aus der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn von .	8,79	"
und deren Fortsetzung nach Zwickau und Gößnitz von	8,06	"
4) die Chemnitz-Annaberger Linie von	7,36	"
5) " Voigtländische Linie von Herlasgrün nach Eger von	13,49	"
6) " von Wüstenbrand nach Lugau führende, auf Kosten einer Actien-Gesellschaft gebaute und von der Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung seit dem 15. November 1858 vorläufig auf 20 Jahre pachtweise übernommene s. g. „Chemnitz-Würschnitzer" Eisenbahn von	1,63	"
7) die auf Kosten der Stadtgemeinde Borna erbaute Eisenbahn von Borna nach Kieritzsch von deren Betrieb die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung vertragsweise übernommen hat.	0,90	"
Zusammen	70,34	Meilen.

Die zur Sächsisch-Bayerischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Bayerischen Grenze bis Hof (1,53 Meilen) ist Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Regierung und wird von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt.

III. Ueber den **Erneuerungsfonds**, gemeinschaftlich mit den Sächsischen östlichen Staatsbahnen, sowie

IV. die **Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse**, gemeinschaftlich für alle Königl. Sächsischen Staats- und die unter Staats-Verwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen, ist das Nähere in dem Berichte der Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen S. 149 der Statistik pro 1867 resp. S. 165 u. 166 der Statistik pro 1863 mitgetheilt worden. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Das als unbesoldet aufgeführte Mitglied der Direktion ist ein Assessor, welcher nur zu gewissen Handlungen zugezogen wird und dafür eine jährliche Entschädigung von 120 Thlrn. erhält.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Sächsischen westlichen Staatsbahnen sind in den Jahrgängen 1866 u. 1867 der Statistik S. 156 resp. 150 speziell angegeben.

32 u. 40. Nach Verschmelzung der sämmtlichen Linien der westlichen Staatsbahnen in einen Komplex können die Procentsätze, bis zu welchem Theile die Schienen ꝛc. und die Schwellen bis ult. 1868 erneuert sind, nicht angegeben werden.

42. Das Steigen beträgt im Ganzen:
- a) bei der Sächsisch-Bayerischen Linie, Strecke Leipzig-Werdau-Hof 2038,95 Fuß, Strecke Werdau-Zwickau 53,24 Fuß und bei der Verbindungsbahn in Leipzig 0,48 Fuß;
- b) bei der Niedererzgebirgischen Linie, Strecke Riesa-Chemnitz 918,39 Fuß, Strecke Chemnitz-Zwickau 438,03 Fuß und Strecke Glauchau-Gößnitz 77,60 Fuß;
- c) bei der Obererzgebirgischen Linie, Strecke Zwickau-Schwarzenberg 511,96 Fuß, Strecke Niederschlema-Schneeberg 306,79 Fuß;
- d) bei der Voigtländischen Linie Herlasgrün-Eger 1250,15 Fuß;
- e) bei der Chemnitz-Annaberger Linie 913,30 Fuß.

43. Das Fallen beträgt im Ganzen:
- a) bei der Sächsisch-Bayerischen Linie, Strecke Leipzig-Werdau-Hof 813,36 Fuß, Strecke Werdau-Zwickau 103,36 Fuß und bei der Verbindungsbahn in Leipzig 39,65 Fuß;
- b) bei der Niedererzgebirgischen Linie, Strecke Riesa-Chemnitz 281,42 Fuß, Strecke Chemnitz-Zwickau 497,42 Fuß und Strecke Glauchau-Gößnitz 237,31 Fuß;
- c) bei der Obererzgebirgischen Linie, Strecke Zwickau-Schwarzenberg 66,77 Fuß, Strecke Niederschlema-Schneeberg nichts;
- d) bei der Voigtländischen Linie Herlasgrün-Eger 1135,31 Fuß;
- e) bei der Chemnitz-Annaberger Linie 172,58 Fuß.

85. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Bayerische Linie	17 025 972	Thlr.
" " Obererzgebirgische "	3 043 056	"
" " Niedererzgebirgische "	11 119 094	"
" " Voigtländische "	6 387 933	"
" " Chemnitz-Annaberger "	4 041 064	"
zusammen	41 617 119	Thlr.

Für die früher im Eigenthum einer Actien-Gesellschaft befindlich gewesene Chemnitz-Riesaer Eisenbahn waren

vor der Baubeendigung . . . . 7 268 407 Thlr.
verausgabt. Der Staat hat für die Erwerbung dieser Bahn, deren Vollendung und die nöthige Ausrüstung aber nur . . . . 5 489 211 „

demnach . . . . 1 779 196 Thlr.
weniger verwendet. Einschließlich der letzteren Summe würde das Anlage-Kapital 43 396 315 Thlr. betragen.

91c, 94, 96d, 102g u. 104. Die unter der Verwaltung der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig stehende 4,62 Meilen lange Gößnitz-Geraer Eisenbahn hat keine eigenen Betriebsmittel. Der Betrieb wird vielmehr mit den Transportmitteln der Sächsischen westlichen Linie (unter welchen sich auch die vertragsweise benutzten Transportmittel der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn, bestehend in 2 Lokomotiven und 186 Güterwagen befinden, deren Anschaffungskosten aber in den Kol. 112 u. 116 nicht mitenthalten sind) ausgeführt, weshalb den Durchschnittsberechnungen Kolonne

92, 97b, 99a, 103b, 110, 113b, 114b u. 116b . . 70,34 + 4,62 = 74,96 Meilen = 564,60 Kilometer zu Grunde gelegt sind.

146. Ueber die Ausnutzung der Lastwagen können nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden, auch eine Notirung der Centnermeilen des Gepäcks, der Fahrzeuge und Thiere nicht erfolgt.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

172. Die Kohlen und Coaks sind unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

175. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergl. Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 3516 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofs-Arbeiten nicht getrennt notirt werden.

17. Königl. Württembergische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Juli 1867 bis ult. Juni 1868.

II. Ueber die **Organisation der Verwaltung** enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 157 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

III. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. Juni 1868 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Bruchsal über Mühlacker, Bietigheim, Stuttgart, Canstatt, Eßlingen, Plochingen, Geislingen, Ulm, Biberach und Ravensburg nach Friedrichshafen . . . . 36,34 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) von Bietigheim über Heilbronn nach Hall (11,03 M.) nebst der am 10. Dezember 1867 eröffneten Fortsetzung nach Crailsheim (4,5 M.) und von Crailsheim nach Goldshöfe (4,05 M.), zus. . . . . 19,58 „
   b) von Heilbronn nach Jagstfeld . . . . 1,43 „
   c) von Canstatt über Gmünd, Aalen, Goldshöfe und Wasseralfingen nach Nördlingen . . . 15,1 „
   d) von Aalen nach Heidenheim . . . . 2,96 „
   e) von Plochingen über Reutlingen, Tübingen und Rottenburg nach Horb (10,7 M.) nebst der am 8. Oktober 1867 eröffneten Fortsetzung nach Thalhausen (4,82 M.), zus. . . . . . . 15,52 „
   f) von Pforzheim nach Wildbad, eröffnet am 11. Juni 1868 . . . . 3,06 „

zusammen 94,24 Meilen.

Mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken Hall-Crailsheim, Horb-Thalhausen und Pforzheim-Wildbad beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . 88,01 „

Die Strecke von dem Bahnhofe Ulm bis zur Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) von 0,09 Meilen ist Eigenthum der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 4 Proc. des verwendeten Anlage-Kapitals verpachtet hat. Dagegen ist die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Landesgrenze von 0,32 Meilen Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet hat.

IV. **Bahn-Anlagen.** Die **Marbachbrücke** bei Eßlingen wurde umgebaut und über den offenen Durchlaß unterhalb der Station Obertürkheim eine eiserne Brücke hergestellt. Die Entwässerung des Bempflinger Bahneinschnitts und die Correction des Neckars am Sulzauer Wege-Uebergange bei Sulz wurden ausgeführt.

An **Stationsbauten** von größerem Umfange kamen im Betriebsjahre 1867/68 zur Ausführung: die Herstellung eines neuen Güterschuppens in Geislingen und Untertürkheim, die Vergrößerung der Stationsgebäude in Kornwestheim, Amstetten, Schemmerberg, Ummendorf, Mochenwangen und Meckenbeuren, der Umbau des Stationsgebäudes

und die Vergrößerung des Güterschuppens in Eislingen, der Umbau der Güterschuppen in Niederbiegen und Biberach, sowie die Erweiterung von 10 Bahnwärterhäusern im Baubezirk Stuttgart und von 3 dergl. im Baubezirk Geislingen.

V. **Betriebsmittel.** Im Betriebsjahre 1867/68 wurden neu angeschafft: 22 Lokomotiven, 80 Personenwagen und 235 Güterwagen.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Ueber die Beamten-Pensions- ꝛc Kasse sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 157 spezielle Mittheilungen enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht eingetreten.

VII. **Neue Bahnlinien.** Zufolge des Eisenbahnbau-Gesetzes vom 13. August 1865 sind zu erbauen und waren im September 1867 in Angriff genommen:

1) die untere Jagstbahn Jagstfeld-Osterburken	mit 5,1 Meilen,	davon in Angriff genommen	1,5 Meilen,
2) „ Tauberbahn Crailsheim-Mergentheim	„ 7,9 „	„ „ „ „	1,5 „
3) „ obere Neckarbahn Rottweil-Villingen	„ 3,5 „	„ „ „ „	2,5 „
4) „ „ Donaubahn Rottweil-Immendingen	„ 4,6 „	„ „ „ „	3,0 „
5) „ Schwarzwaldbahn Stuttgart-Nagold	„ 9,6 „	„ „ „ „	1,5 „
6) „ untere Donaubahn Ulm-Sigmaringen	„ 12,5 „	„ „ „ „	4,5 „
7) „ Allgäubahn Leutkirch-Herbertingen	„ 9,3 „	„ „ „ „	1,5 „
8) „ Hohenzollernsche Bahn Tübingen-Hechingen	„ 3,4 „	„ „ „ „	3,0 „

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:**

2a. Dies sind die merkantilischen Mitglieder der Direktion.

13. Die Bahn ist doppelgeleisig auf den Strecken Mühlacker-Ulm (18,59 M.), Canstatt-Fellbach (0,79 M.) und Aalen-Goldshöfe (0,89 Meilen).

120. Dies sind die Anschaffungskosten der vollständig eingerichteten Postwagen, welche Eigenthum der Bahnverwaltung sind.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht und bloße Eisenbahn-Telegraphen nicht vorhanden sind.

336b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche haben seit dem Jahre 1865 stattgefunden. Die in den früheren Jahren vorgekommenen Brüche sind nicht notirt.

IIa. Privatbahnen

unter Staatsverwaltung.

---

18. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Bergisch-Märkischen Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 158 nähere Mittheilungen.

Für die Hessische Nordbahn, welche zufolge des Vertrages vom 7/10. März 1868, landesherrlich bestätigt unterm 17. April ejsd. a., vom 1. Januar 1868 ab übernommen wurde, wird, da dieselbe mit den Bergisch-Märkischen Bahnlinien noch nicht in direkter Verbindung steht, der Betrieb von der zugleich mit der Verwaltung der Bebra-Hanauer Staatsbahn betrauten „Königl. Eisenbahn-Direktion zu Kassel“ geleitet.

Die Interessen der Hessischen Nordbahn-Actionäre werden, soweit es sich um Erfüllung jenes Vertrages handelt, der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gegenüber durch eine aus 5 Mitgliedern und ebenso vielen Stellvertretern bestehende Deputation wahrgenommen.

II. **Bahngebiet.** Dem in zwei Hauptabtheilungen, die eigentliche Bergisch-Märkische und die Ruhr-Sieg-Eisenbahn, zerfallenden Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen traten im Jahre 1868 folgende neue Strecken hinzu:

a) die Strecke von Opladen nach Mülheim am Rhein, ein Theil der Zweigbahn Haan-Köln, am 8. April 1868 für den Personen- und am 1. Mai ejsd. a. für den Güterverkehr eröffnet;

b) die Strecke von Mülheim am Rhein nach Bergisch-Gladbach, Theil der Zweigbahn Mülheim-Gladbach-Bensberg, am 15. Dezember 1868 eröffnet;

c) die Zweigbahn von Barmen-Rittershausen über Lennep nach Remscheid, am 1. September 1868 dem Betriebe übergeben;

d) die Verbindungsbahn zwischen der Ruhr-Sieg-Eisenbahn beim Bahnhof Cabel und der Hengstei-Holzwickeder Verbindungsbahn bei Hohensyburg, am 2. Juli 1868 in Betrieb genommen.

Die wesentlichste Erweiterung des Unternehmens besteht jedoch in der Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes der Hessischen Nordbahn für Rechnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Am Schlusse des Jahres 1868 standen folgende Linien im Betriebe:

1. die **Bergisch-Märkische Bahn** mit den Strecken:

von Aachen nach Obercassel, einschließlich der Kohlenzweigbahn von Kohlscheidt nach der Grube Kämpchen	11,72	Meilen,
„ Gladbach bis Homberg	5,59	„
„ Viersen „ Venlo (einschließlich des 0,10 Meilen langen Holländischen Abschnittes von der Preuß.-Niederländischen Grenze bei Kaldenkirchen nach Venlo)	2,96	„
„ Düsseldorf bis Dortmund	11,26	„
„ Dortmund „ Soest	7,16	„
„ Hengstei „ Holzwickede (einschließlich der Verbindungsb. bei Cabel)	2,61	„
„ Unna bis Hamm	2,24	„
„ Dortmund bis Duisburg	7,24	„
„ Witten „ Langendreer	0,70	„
„ Langendreer „ Laer	0,41	„
„ Steele „ Dahlhausen	0,52	„
„ Mülcim „ Oberhausen	0,69	„
„ Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und den Etablissements im Hochfelde	0,58	Meilen,
die Rheinhauser Verbindungsbahn	0,17	„
von Styrum bis Ruhrort	1,27	„
„ Steele „ Vohwinkel	4,47	„
„ Haan „ Mülheim a. Rhein	3,85	„
„ Ohligs-Wald bis Solingen	0,75	„
„ Mülheim bis Bergisch-Gladbach	1,19	„
„ Barmen-Rittershausen über Lennep nach Remscheid	2,32	„
„ Letmathe bis Iserlohn	0,72	„

2. die **Ruhr-Sieg-Eisenbahn** mit den Strecken:

von Hagen bis Siegen (14,10 M.) und von Herdecke bis Einhaus (0,29 M.), zus.	14,39	„

3. die **Hessische Nordbahn**

von Warburg bis Gerstungen (einschließlich des der Westfälischen Staatsbahn gehörigen Abschnitts Warburg-Haueda 0,62 Meilen und der mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftlichen Strecke Kassel-Guntershausen 1,85 M.)	17,58	„
„ Hümme nach Carlshafen	2,24	„
zusammen	102,74	Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der oben ad II a bis d aufgeführten Strecken für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn 77,41 Meilen im Personen- und 79,71 Meilen im Güterverkehre.

Außer den vorstehend aufgeführten 102,74 Meilen waren noch 15,61 Meilen Anschlußbahnen für industrielle Etablissements vorhanden resp. im Betriebe.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Das zweite Geleise ist hergestellt auf den Strecken:

von Aachen bis Obercassel auf	2,38	Meilen,
„ M. Gladbach bis Homberg auf	2,35	„
„ Düsseldorf „ Hagen „	7,11	„
„ Hagen „ Dortmund „	3,80	„
„ Dortmund „ Soest „	5,15	„
„ Hengstei „ Holzwickede „	2,48	„
„ Witten „ Duisburg „	3,64	„
„ Steele „ Vohwinkel „	0,05	„
„ Cabel bis Hohensyburg auf	0,14	„
„ Haan „ Mülheim a. Rhein auf	0,61	„
„ Ohligs „ bis Solingen auf	0,04	„
von Mülheim a. Rhein bis B. Gladbach auf	0,06	Meilen,
„ Rittershausen bis Remscheid auf	0,28	„
„ Hagen bis Siegen auf	4,39	„
sowie auf den zwischen der Bergisch-Märkischen und Ruhr-Sieg-Eisenbahn gemeinschaftlichen Strecken Hagen und Herdecke bis Hengstei	1,09	„
sodann auf der Strecke:		
von Warburg bis Kassel auf	0,39	„
„ Guntershausen bis Gerstungen auf	3,34	„
„ Hümme bis Carlshafen auf	0,09	„
zusammen auf	37,39	Meilen.

Hiervon wurde das zweite Geleise im Jahre 1868 fertig gestellt und in Betrieb genommen auf den Strecken: Herzogenrath-Geilenkirchen, Unna-Soest, Hengstei-Holzwickede mit der Verbindungsbahn bei Cabel, Bochum-Essen, Hengstei-Cabel und von Bebra bis Gerstungen; außerdem wurde in Betrieb genommen das im Jahre 1867 bereits fertig gestellte zweite Geleise auf der Strecke von M.Gladbach bis Viersen.

Dann wurde noch fertig gestellt aber nicht in Betrieb genommen das zweite Geleise auf den Strecken Rheydt-M.Gladbach und Uerdingen-Homberg.

Ende 1868 war das zweite Geleise noch im Bau begriffen auf den Strecken:

Geilenkirchen-Rheydt auf	4,32	Meilen,
M.Gladbach-Neuß auf	2,27	„
Schlebusch-Mülheim a. Rhein auf	1,0	„
Dortmunderfeld-Aplerbeck auf	1,25	„
Null-Bochum auf	2,22	„
Witten-Langendreer auf	0,70	Meilen,
Einhaus-Hengstei auf	0,23	„
Limburg-Altena auf	1,77	„
Kupferdreh-Ueberruhr (und zwar das 2. und 3. Geleise) auf	0,48	„

Die im Jahre 1867 begonnene Verlegung der Bahnlinie bei Kopfstation wurde 1868 vollendet.

Die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftlich benutzte Strecke Kassel-Guntershausen (1,85 Meilen) ist zwar doppelgeleisig, hier aber nicht berücksichtigt, weil nur ein Geleise der Hessischen Nordbahn gehört.

2. **Brücken und andere Bauwerke auf freier Bahn.** Die Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Limburg-Altena machte die Aufstellung der eisernen Ueberbauten an den 3 großen Lennebrücken bei Limburg, Neuoege und Oppenhusen erforderlich; bei der erstgenannten Brücke wurde die Aufstellung nahezu vollendet, bei den anderen begonnen. Außerdem wurden für die Erweiterung vier kleinerer Brücken und Wegeunterführungen die eisernen Ueberbauten angeliefert.

Die vorstehend ad 1 erwähnte Verlegung der Bahnlinie bei Kopfstation bedingte den Neubau zweier Brücken und die Verlängerung einer anderen über den Hardenberger Bach, sowie die Herstellung von 8 Durchlässen, 2 Wege-Unterführungen und 1 Wege-Ueberführung.

Außer sonstigen zahlreichen kleinen Bauten ist zu erwähnen:

An einem Strompfeiler der Roerbrücke auf der Strecke Aachen-Obercassel wurde die hervorgetretene bedenkliche Auskolkung mit grobem Kies gefüllt und mit einer Decke aus großen Basaltsteinen versehen.

Auf der Strecke Erkrath-Hochdahl wurde das stark gesunkene dritte Geleise gehoben.

Auf der Strecke Haan-Vohwinkel-Elberfeld wurden eine 7 Fuß hohe und 118 Ruthen lange Futtermauer, eine 70 Fuß lange und 5½ Fuß breite Wasserrinne, ferner 545 Ruthen Banketmauer und 635 Quadratruthen Pflanzungen hergestellt; außerdem wurde ein stark gesunkener Damm mittelst 150 Schachtruthen Kies wieder gehoben.

Auf Bahnhof Rittershausen wurde behufs Anlage des dritten Geleises die am Eingange des Bahnhofes gelegene Wege-Ueberführung abgebrochen und in entsprechender Weise mit eisernem Ueberbau wieder aufgeführt und das dazu nöthige Futter- und Banketmauerwerk größtentheils hergestellt.

Auf der Strecke Hengstei-Westhofen wurden am sogenannten Volsberge rutschende Erd- und Felsmassen das ganze Jahr hindurch ununterbrochen abgetragen.

Bei Herstellung des zweiten und dritten Geleises auf der Strecke Kupferdreh-Ueberruhr wurden 360 Quadratruthen Uferpflasterungen angelegt und Verlängerungen an 11 gedeckelten Durchlässen ausgeführt; ein 4' weiter gewölbter Durchlaß, zwei Unterführungen mit eisernem Ueberbau und zwei bedeutende Futtermauern von insgesammt 1473 Fuß Länge wurden in Angriff genommen.

Auf der Hengstei-Holzwickeder Verbindungsbahn wurde bei dem Dorfe Westhofen in der Nähe der Ruinen von Hohensyburg eine Haltestelle provisorisch für den Personenverkehr eingerichtet und am 1. August 1868 in Betrieb genommen.

Auf der Hessischen Nordbahn wurden unterhalb des südlichen Tunneleinganges bei Guxhagen auf einer Wassermauer eine Brüstungsmauer von 714 Fuß Länge aufgeführt.

3. **Stationsbauten.** Außer zahlreichen kleineren Stationsbauten und Erweiterungen der Anschluß-Anlagen wurden folgende Bauten größeren Umfanges ausgeführt:

Bahnhof Lindern. Ein im Jahre 1867 angekauftes Haus wurde fertig ausgebaut, ein neues Stallgebäude errichtet und der Güterschuppen auf die doppelte Länge erweitert. Bahnhof Baal. Für die Imprägnir-Anstalt wurde ein neuer Lagerschuppen für Asphalt erbaut, die alte Wasserstation abgebrochen und auf den alten Fundamenten eine neue für 2 Bassins mit Dampfmaschinenbetrieb erbaut, auch wurden zwei Wasserkrahne aufgestellt. Bahnhof Homberg. Ein im Jahre 1867 erworbenes Haus nebst Hintergebäude wurde zu Dienstwohnungen umgebaut; ferner wurde die Pfahlwand zur Führung der Trajectboote vor den Hebethürmen auf beiden Rheinseiten bis auf die eichenen Stammpfähle fast vollständig erneuert, desgleichen ein großer Theil der Führungswand und des Böschungspflasters an der geneigten Ebene. Bahnhof Düsseldorf. Die Einmündung der im Bau begriffenen Ruhrthalbahn und der Anschluß an die Düsseldorf-Neußer Verbindungsbahn erforderte eine Erweiterung des Bahnhofes, zu welchem Zwecke die an der Ostseite desselben befindliche Wegeunterführung bedeutend verbreitert und verlängert resp. erhöht und mit dem Ausbau der Geleise begonnen wurde. Der provisorische Wagenschuppen wurde in verkürzter Länge versetzt und zwei Drehscheiben außer Betrieb gesetzt. Bahnhof Neviges mußte in Folge Verlegung der Linie bei Kopfstation erweitert resp. verlängert werden. Bahnhof Langenberg bedurfte einer umfangreichen Erweiterung, welche noch nicht vollendet ist. Bahnhof Vohwinkel. Mit der bedeutenden Erweiterung des Bahnhofes ist fortgefahren, auch eine große provisorische Aufenthaltshalle für das Publikum ausgeführt. Bahnhof Elberfeld-Döppersberg. Auf dem Vorplatze ist ein Eishaus erbaut worden; auch sind für die projektirte Erweiterung fünf Wohnhäuser angekauft. Bahnhof Rittershausen wurde durch die Ausführung der Zweigbahn nach Remscheid bedeutend erweitert; ein zweites Stationsgebäude, ein Lokomotivschuppen mit Drehscheibe, eine Wasserstation mit 2 Krahnen wurden neu erbaut und der Güterschuppen und das alte Stationsgebäude verlängert. Bahnhof Hagen. Der neue Güterbahnhof wurde nahezu, dagegen der neue Güterschuppen und das Dienstgebäude ganz vollendet; ebenso wurden fast sämmtliche Nebengeleise in einer Länge von 2630 Ruthen mit 36 Weichen, einer englischen und 6 einfachen Kreuzungen beinahe vollständig fertig gestellt. Bahnhof Soest. Die bedeutende Erweiterung des Bahnhofes wurde unter Leitung der Beamten der Westfälischen Eisenbahn fortgesetzt; namentlich ist der Abbruch eines Theiles der Stadtmauer und des Stadtwalles vollendet, ein Eilgutschuppen errichtet, ein großer Lokomotivschuppen fast unter Dach gebracht und der Bau eines Schaffnerhauses begonnen. Bahnhof Langenbreer mußte in Folge des Baues des zweiten Geleises erweitert werden und wurde der größere Theil der erforderlichen umfangreichen Erdarbeiten fertig gestellt. Bahnhof Bochum. Es wurden der Bau eines neuen Eilgutschuppens in Angriff genommen und die Bahnhofsgeleise vermehrt. Bahnhof Steele. Der im Jahre 1867 begonnene Maschinenschuppen für 16 Maschinenstände wurde vollendet. In den Anbauten des Gebäudes befinden sich eine Werkstatt für Schlosser und Tischler, Wasserstation und Uebernachtungslokale für Maschinenpersonal. Bahnhof Mülheim a. d. Ruhr. Der Bahnhof wird umgebaut; der massive Güterschuppen wurde vollendet. Bahnhof Altena. Der Bau eines Büreau-Gebäudes für die Betriebs-Inspektion wurde vollendet.

4. **Telegraphen-Anlagen.** Außer kleinen Ausführungen wurden im Jahre 1868 folgende neue Anlagen hergestellt:

Auf der linksrheinischen Strecke Aachen-Obercassel wurde eine neue, für die indirekte Correspondenz bestimmte Leitung ausgeführt und mit Morsé-Apparaten versehen, sowie die nunmehr selbstständig gewordene Signallinie mit Läute-Inductoren besetzt.

Auf der Zweigbahn Viersen-Venlo ist eine dritte Leitung für die indirekte Correspondenz angelegt, jedoch nur bis zur Landesgrenze bei Kaldenkirchen fertig gestellt; die Stationen Viersen, Dülken, Boisheim, Breyell und Kaldenkirchen haben Morsé-Apparate erhalten.

Auf den rechtsrheinischen Strecken wurde von Düsseldorf über Dortmund nach Soest eine besondere Leitung zur Uebertragung des Stromes für die auf sämmtlichen Stationen befindlichen Lokal-Sprechapparate hergestellt. Von Witten bis Steele wurde eine Leitung mit Sprech-Apparaten auf allen Stationen zum Anschlusse an die direkte

Sprechleitung nach Ruhrort und nach den in der direkten Leitung eingeschalteten linksrheinischen Stationen hergestellt.

Ferner wurden zwei Leitungen von Opladen nach Mülheim a. Rhein und weiter bis Bergisch-Gladbach, sowie von Rittershausen nach Remscheid angelegt.

Vom Stationsgebäude zu Bochum bis zur Gußstahlfabrik und von da weiter bis zur Zeche Hannibal wurde eine Leitung und auf der Verbindungsbahn von Cabel nach der Ruhrbrücke bei Hohensyburg eine Schleifleitung angelegt. Das Stationsgebäude des Hauptbahnhofes zu Rittershausen wurde mit dem des Nebenbahnhofes durch eine Leitung und Sprech-Apparate verbunden.

Auf sämmtlichen Strecken befindet sich jetzt eine besondere Leitung zur Uebertragung des Stromes auf die Läutewerke und eine solche für die auf allen Stationen befindlichen Lokal-Sprechapparate.

Zur Ergänzung der Telegraphen-Anlagen der Hessischen Nordbahn wurden 24 vollständige Morsé-Apparate, 21 Apparat-Tische und 10 Läute-Inductoren beschafft.

IV. **Betriebsmittel.**

1. **Lokomotiven.** Durch Neubeschaffung sind hinzugetreten: 10 doppelt gekuppelte Lastzug-Maschinen, 10 gekuppelte Schnellzug-Maschinen, 3 gekuppelte Tender-Maschinen für Güterzüge und 3 dergl. für Personenzüge, zusammen 26 Stück.

   Wegen Unbrauchbarkeit sind demontirt resp. verkauft 10 Stück und zwar 8 gekuppelte Lastzug-Maschinen, 1 gekuppelte und 1 ungekuppelte Personenzug-Maschine. Nach Abzug dieser und einer ferneren früher ausrangirten Maschine stellt sich der Bestand dienstfähiger Lokomotiven ult. 1868 auf 276 Stück.

2. **Personenwagen.** Dem ult. 1867 nachgewiesenen Bestande von 309 Stück treten diejenigen 2 sechsrädrigen Personenwagen hinzu, welche der Bergisch-Märkischen Verwaltung bei der Theilung des Wagenparks des Rheinisch-Thüringischen Verbandes zugefallen sind.

3. **Gepäck- und Güterwagen.** Acht sechsrädrige Gepäckwagen wurden zu vierrädrigen umgebaut. Neubeschafft sind 5 sechsrädrige-combinirte Post- und Gepäckwagen von je 90 Ctr. Ladefähigkeit.

   An bedeckten Güterwagen sind 163 vierrädrige zu je 200 Ctr. Tragfähigkeit neu beschafft resp. in eigener Werkstätte umgebaut.

   50 Bügelwagen à 70 Ctr. wurden in Kieswagen umgebaut, 11 Stück völlig unbrauchbar gewordene wurden demontirt. 4 Wagen sind durch Umbau auf höhere Ladefähigkeit gebracht worden.

   An offenen Güterwagen sind neu beschafft 325 vierrädige à 200 Ctr. Tragfähigkeit. Außerdem sind hinzugekommen 52 vierrädige Kieswagen, hergestellt durch Umbau anderer Wagen.

   Ferner ist die Verwaltung bei 6 sechsrädrigen Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes betheiligt.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Achse von Personenwagen war durchschnittlich besetzt mit 1,70 Personen und brachte ein 10,90 Sgr.

Auf jede Gepäck- und Güter- &c. Wagenachse kamen 40,49 Ctr. und eine Einnahme von 8,08 Sgr.

VI. **Personen-Verkehr.** Retourbillets für die ersten 3 Klassen, sowie Abonnements- und Schülerkarten, beide zu ermäßigten Preisen, sind schon früher eingeführt worden.

VII. **Güter-Verkehr.** Außer den im Laufe des Jahres eingeführten Tarif-Ermäßigungen sind gegen die früheren keine besonderen Einrichtungen getroffen worden.

VIII. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Einnahmen und Ausgaben.** Die Kosten der Bahnverwaltung werden für die Bergisch-Märkische und die Ruhr-Sieg-Bahn getrennt verrechnet, dagegen werden die Kosten der gemeinschaftlichen Transportverwaltung zuerst nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv-Achsmeilen, dann nach Verhältniß der durchlaufenen Wagen-Achsmeilen und endlich nach dem Durchschnitte beider zur Vertheilung gebracht.

Die Kosten der ebenfalls gemeinschaftlichen allgemeinen Verwaltung werden nach Verhältniß der Bahnlänge zur Repartition gestellt.

Die Einnahmen und Ausgaben für Wagenmiethen werden vertheilt nach den durchlaufenen Wagen-Achsmeilen und die übrigen gemeinschaftlichen Einnahmen aus dem Transport-Betriebe nach dem für die Vertheilung der Kosten der Transport-Verwaltung bestehenden Maßstabe.

Für die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn werden die Einnahmen getrennt gebucht und erhält hiervon die Bergisch-Märkische Eisenbahn 45 Proc. für die Verzinsung des Anlage-Kapitals und die Ruhr-Sieg-Eisenbahn 55 Proc. für die Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten.

IX. **Genossenschafts-Kassen** der Angestellten und Arbeiter der Bahn. Außer der Pensionskasse der definitiv angestellten und der Pensions- und Unterstützungskasse für die im Staatsdienste nicht definitiv angestellten Beamten, über welche das Nähere in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 155 mitgetheilt ist resp. die Kol. 346—365 der Tabellen das Weitere enthalten, ist eine Krankenkasse eingerichtet, welche von dem Kuratorium der Pensions- und Unterstützungskasse unter Aufsicht der Königl. Eisenbahn-Direktion verwaltet wird. Sämmtliche Beamte mit weniger als 500 Thlr. Gehalt, mögen sie definitiv oder kontraktlich angestellt sein, oder probeweise functioniren, sowie die ständigen Arbeiter sind verpflichtet, die mit 500 Thlr. oder mehr besoldeten Beamten aber berechtigt, diesem Verbande anzugehören. Ultimo 1868 gehörten demselben an 3064 verheirathete und 633 unverheirathete Beamte, sowie 1443 verheirathete und 838 unverheirathete Arbeiter. Der Bestand der Kasse betrug — die Effekten zum Nennwerthe gerechnet — 8497 Thlr. 3 Sgr. 9 Pf.

X. **Neue Bahnlinien.** Am Schlusse des Jahres 1868 waren noch im Bau begriffen:

1) die Verbindungsbahn von Düsseldorf nach Neuß nebst fester Brücke über den Rhein, ca. 1 Meile lang.
2) die Ruhrthalbahn und zwar:
   a) die untere Abtheilung, Düsseldorf-Kupferdreh, ca. 5 Meilen lang. Die Bauthätigkeit hat im Wesentlichen erst

im Jahre 1869 begonnen, wohingegen auf den Zweigbahn-Strecken Kettwig-Mülheim a/Ruhr und Werden-Essen die technischen Vorarbeiten in Angriff genommen wurden;

b) die mittlere Abtheilung, Dahlhausen-Herdecke, 3¼ Meilen lang;

c) „ obere Abtheilung, Schwerte-Warburg, rot. 18 Meilen lang;

3) die Zweigbahn von M. Gladbach nach Odenkirchen, 1 Meile lang;

4) die Zweigbahn von Bochum nach Zeche Königsgrube, ca. 1 Meile lang;

5) die Verbindungsbahn Dahlhausen-Laer, 1,35 Meilen lang.

Projektirt sind die Bahnstrecken: von Bergisch-Gladbach nach Bensberg, ¾ Meilen lang, von Erkelenz über Jülich nach Düren und Stolberg, rot. 7½ Meilen lang. Die Spezial-Baupläne sind bereits zum Abschluß gebracht.

Für die ferner projektirten Bahnstrecken von Finnentrop nach Olpe und Rothe-Mühle, von Hagen im Volmethale aufwärts bis in die Nähe von Lüdenscheid und für die Verbindungsbahn zwischen der Ruhr-Sieg- und der Main-Weser-Bahn sind die technischen Vorarbeiten noch im Werke begriffen.

XI. Erläuterungen zu den Tabellen.

Zu Kol.

Bergisch-Märkische.

10b. Die Strecke von der Preußischen Grenze bei Kaldenkirchen nach Venlo von 0,40 Meilen ist Eigenthum des Holländischen Staates, der Betrieb derselben ist von der Seitens der Holländischen Regierung concessionirten „Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatsbahnen" der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft überlassen. Die Betriebs-Einnahmen für dieselben verbleiben der Bergisch-Märkischen Verwaltung, sobald sie den Betrag von 3000 Gulden pro Jahr nicht übersteigen; wird der Ertrag höher, so tritt die Betheiligung des Holländischen Staates nach einer steigenden Scala ein. Die gesammten Einnahmen sind in den Hauptsummen enthalten.

11. Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der ad II a—d dieses Berichts aufgeführten Strecken:

für den Güterverkehr . . . . 79,71 Meilen = 600,96 Kilometer,
„ „ Personenverkehr . . . 77,41 „ = 583,05 „

Die Gründe dieser Verschiedenheit ergeben sich aus der nachstehenden Erläuterung.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Güterverkehr zu 85,24 Meilen und für den Personenverkehr zu 82,33 Meilen angenommen, weil auf einzelnen Strecken ein Personenverkehr nicht stattfindet, weil ferner die geneigte Ebene bei Hochdahl doppelt und für einzelne Bahnstrecken wegen der sehr schwierigen Betriebs-Verhältnisse auf denselben ein Zuschlag zu den wirklichen Längen geboten ist.

Bergisch-Märkische und Hessische Nordbahn.

13. Wegen der doppelgeleisigen Strecken siehe ad III. dieses Berichts.

Bergisch-Märkische.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens sind in den Jahrgängen 1866 und 1867 der Statistik S. 159, 160 resp. 152, sowie ad II a—d dieses Berichts speziell angegeben.

31, 32, 39 u. 40. Ueber die Erneuerungs-Verhältnisse in den einzelnen Strecken ergiebt die nachstehende Uebersicht das Nähere.

	Strecke												
	Aachen-Düsseldorf-Ruhrort. 17,21 M.	Viersen-Venlo. 2,66 M.	Witten-Duisburg u. bis Laer. 11,58 M.	Düsseldorf-Hagen. 7,14 M.	Hagen-Dortmund I. Geleise. 4,13 M.	Hagen-Dortmund II. Geleise.	Dortmund-Derfeld-Soest. 7,68 M.	Unna-Hamm. 2,31 M.	Hagen-Siegen. 15,12 M.	Hengstei-Holzwickede. 2,01 M.	Steele-Vohwinkel. 4,17 M.	Haan-Mülheim a/Rh. 5,79 M.
Zahl der Jahre, seit denen die Schienen liegen	17	3	7⅓	5	9	9	13½	3	8	1⅔	6	1¼
Procentsatz, bis zu welchem Theile												
a) die schweren Schienen . .	—	1,1	56,77	46,8	148	118	124,6	2,0	35,79	1,7	48,6	—
b) „ leichten „ . .	69,15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c) „ Schienenstühle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d) „ Stoßverbindungen (Laschen)	70,13	—	39,99	31,0	2,7	2,7	4,1	0,9	2,41	—	47,2	—
e) „ Nägel	105,41	—	48,06	38,5	112,3	112,3	170,0	2	31,48	—	46,3	—
bis jetzt erneuert sind.												
Zahl der Jahre, seit denen die Schwellen durchschnittlich liegen .	17	3	7⅓	8	11,4	11,4	7,6	3	8	1⅔	8	1¼
Procentsatz, bis zu welchem Theile die Schwellen bis jetzt erneuert sind .	92,26	1,2	24,35	64,72	99,75	99,75	99,79	1,5	18,94	1,2	47,3	1,3

73. Hierzu kommen noch 14 Hilfs-Stationen.

89. Von dem gesammten Anlage-Kapitale sind nur die zu dem Bau der Ruhr-Sieg-Eisenbahn emittirten 3½ procentigen Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie von 18 000 000 Thlrn. mit 3½ Proc. Zinsen vom Staate garantirt.

91d. Dies sind 6rädrige Tender-Maschinen.

100d. Hierin sind 4 vierrädrige und 8 sechsrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen enthalten.

Hessische Nordbahn.

100d. Ebenso hierin 2 vierrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen und 1 vierrädriger Postwagen.

Bergisch-Märkische.

139 u. 145. Die im Laufe des Jahres 1868 beschafften 2 sechsrädrigen Personenwagen, 5 sechsrädrigen combinirten Post- und Gepäckwagen und 488 vierrädrigen Güterwagen waren nur kurze Zeit im Betriebe. Auf die Benutzung eines Jahres zurückgeführt, berechnen sich vom Tage der Inbetriebnahme bis zum Jahresschlusse 0,25 Personen- resp. 138 Güter- und Post- ꝛc Wagen mit 0,75 resp. 276 Achsen und einer Durchschnittsleistung pro Achse von 5566 und resp. 1596 Meilen.

142a. Von den hier aufgeführten 1 390 310 Achsmeilen kommen 77 797 Meilen auf die der Verwaltung gehörigen 12 Postwagen.

147. Besondere Arbeitswagen sind nicht vorhanden; die hier aufgeführten 465 762 Achsmeilen sind vielmehr gleichfalls von Güterwagen, wenn auch in besonderen Arbeitszügen, zurückgelegt worden und deshalb bei Feststellung der Leistungen pro Achse (Kol. 145) mitberücksichtigt.

149a. Hierin sind die von den 6 Verbands-Personenwagen durchlaufenen 8878,8 Meilen mitenthalten.

149c. Von den hier aufgeführten kommen 28 177 Achsmeilen auf die 6 Verbands-Gepäckwagen.

150b, 151b, 190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt der mittlere Jahresdurchschnitt der für den Personenverkehr benutzten Strecken von 77,41 Meilen = 583,03 Kilometern zu Grunde. (Siehe Erläuterung zu Kol. 11.)

168d, 170d, 171d, 172d u. 173d. Ueber die im Durchgangs-Verkehre beförderten Güter sind besondere statistische Aufzeichnungen nicht geführt, dieselben vielmehr dem Binnenverkehre zugerechnet worden.

Hessische Nordbahn.

177c. An sonstigen Fahrzeugen (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.) wurden 1226 Achsen befördert.

Bergisch-Märkische.

185b. Die hier aufgeführten 821 Centnermeilen sind von den im Personenverkehre beförderten 40 Equipagen zurückgelegt worden.

214a. Dies sind die Einnahmen für die im Personenverkehre beförderten 40 Equipagen.

219. Diese 194 Thlr. repräsentiren die Einnahmen der Hessischen Nordbahn für Brückenbillets.

230. Hier sind auch die Kosten für Beleuchtung der Bahn, der Bahnhöfe und Telegraphen verrechnet.

263. Der 467 Thlr. betragende Antheil des Holländischen Staats an der für die Strecke von der Landesgrenze bei Kaldenkirchen bis Venlo aufgekommenen Brutto-Einnahme und derjenige des Preußischen Staats an der Brutto-Einnahme der von ihm verpachteten Strecke Warburg-Haueda der Westfälischen Bahn mit 13 082 Thlrn. sind hier verrechnet.

270b. Hierin ist der bei der Ruhr-Sieg-Bahn verbliebene, zur Amortisation der für dieselbe emittirten Prioritäts-Obligationen verwendete Ueberschuß von 67 701 Thlrn. enthalten.

272. An der Dividende pro 1868 nahm ein Aktien-Kapital von 20 000 000 Thlrn. Theil.

273b u. 275b. Obwohl der Betrieb auf der Zweigbahn Rittershausen-Remscheid im Jahre 1868 noch für Rechnung des Baufonds geführt wurde, so waren dennoch dem Erneuerungsfonds aus dem Betriebs-Ueberschusse für die gemeinschaftlichen Betriebsmittel 4383 Thlr. (Kol. 273b) zuzuführen; dem Baufonds wurde der verbliebene Ueberschuß mit 9778 Thlrn. (Kol. 275b) überwiesen.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Für die Bergisch-Märkische und für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn sind besondere Reserve- und Erneuerungsfonds eingerichtet, bezüglich deren jedoch insofern ein Gemeinschaftlichkeits-Verhältniß besteht, als die Einnahmen und Ausgaben für den gemeinschaftlichen Maschinen- und Wagenpark, also aus resp. für den Transportbetrieb, im Laufe des Jahres ungetrennt gebucht und am Jahresschlusse nach den durchlaufenen Lokomotiv- und Wagen-Achsmeilen zur Vertheilung gebracht werden.

Ueber das Vermögen dieser Fonds ist Folgendes anzuführen:

	Bergisch-Märkischer Reserve- Fonds. Thlr.	Bergisch-Märkischer Erneuerungs- Fonds. Thlr.	Ruhr-Sieg Reserve- und Erneuerungs-Fonds. Thlr.
Bestand am Schlusse des Jahres 1867	212 439	244 785	47 427
Einlagen und sonstige Einnahmen im Jahre 1868 incl. des Nominalwerths angekaufter Effekten	69 565	1 202 102	226 147
Antheil an dem Bestande des von der Hessischen Nordbahn überwiesenen Fonds für Beschädigungen von Transportmitteln in Folge von Unfällen mit	9 052	—	1 427
Summa	291 056	1 446 887	275 001
Hiervon ab: a) die Mehrausgabe des von der Hessischen Nordbahn überwiesenen, für Erneuerungen des Oberbaues bestimmten Reservefonds 19 159 Thlr. b) die bei derselben Bahn für beschaffte Transportmittel noch nicht berechnete Ausgabe pro 1867 . . . 102 719 "	—	121 878	16 193
bleibt Einnahme	291 056	1 325 009	258 808
Die Ausgaben betragen für:			
1) Bahnanlagen (Schienen, Schwellen, Brücken)	18 063	620 360	98 853
2) Betriebsmittel	20 930	362 062	60 375
3) Prozeßkosten	434	—	—
4) Sonstige Ausgaben, uneinziehbarer Defekt ꝛc.	1 198	15	—
5) Nominalwerth verkaufter und ausgeloofter Effekten	1 000	28 000	300
Summa der Ausgaben	41 625	1 010 437	159 528
Der Bestand ult. 1868 beträgt	249 431	314 572	99 280

292. Eine Vergleichung der Ausgaben des Jahres 1868 mit denen des Vorjahrs konnte nicht erfolgen, weil das frühere Rechnungswesen der Hessischen Nordbahn mit dem der Preußischen Staats- resp. unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen nicht übereinstimmte und weil ferner bei der Hessischen Nordbahn ein Erneuerungsfonds überhaupt nicht und ein Reservefonds nur für die Erneuerung der Schienen bestand, alle übrigen Erneuerungs-Ausgaben dagegen in der Betriebs-Rechnung als Unterhaltungskosten verrechnet wurden.

346—365. Die mit 565 620 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf die Pensions- und Unterstützungskasse für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 97 370 Thlrn. beginnende Zeile auf den Pensionsfonds für definitiv im Staats-Eisenbahndienste angestellte Beamte. (Siehe ad IX. dieses Berichts.)

348. Diese 4548 Thlr. wurden nicht mehr, wie früher, von den Beamten beigetragen, sondern aus Betriebsfonds gezahlt.

19. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** des gesammten Unternehmens der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft ging durch Vertrag vom 17. September 1856 am 1. Januar 1857 auf den Staat über und wird von der „Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn" geleitet.

Die Rechte und Interessen der Gesellschaft werden der Königl. Direktion gegenüber durch einen aus 15 von der Gesellschaft gewählten Mitgliedern und sechs Stellvertretern gebildeten Verwaltungsrath vertreten, welcher in allen wichtigen Angelegenheiten mit seinem Gutachten gehört wird, die Rechnungen prüft und dechargirt und ohne dessen Zustimmung die Tarife nicht unter gewisse Minimalsätze ermäßigt werden dürfen.

Die Verwaltung des Stargard-Posener Eisenbahn-Unternehmens wird in gleicher Weise von der „Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn" geleitet.

Dem aus 5 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrathe der Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft liegt die Vertretung der Interessen der letzteren dem Staate und der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft gegenüber ob, soweit es sich um Erfüllung der von Beiden übernommenen Verpflichtungen handelt.

II. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt folgende Linien:

A. **Die Oberschlesische Eisenbahn**

1) die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz . . . . 26,06 Meilen,
und von Myslowitz nach der Landesgrenze bei Slupna . . . . 0,23 „
zusammen 26,29 Meilen,

2) die in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 157 und 158 näher beschriebenen Zweigbahnen in einer Gesammt-Ausdehnung von . . . . 9,06 Meilen,
Ueberhaupt 35,35 Meilen.

Für Rechnung Fremder werden außerdem unterhalten und für den Güterverkehr benutzt:
a) die Zweigbahn Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisen-glücks-Grube . . . . 0,37 Meilen,
b) von Königshütte nach dem Erbreichschacht . . . . 0,14 „
c) „ Kattowitz nach der Ferdinandsgrube . . . . 0,20 „
zusammen 0,71 „

Von vorstehenden . . . . 36,06 Meilen
sind verpachtet: a) die Strecke Myslowitz-Slupna-Landesgrenze . . . . 0,23 Meilen
an die Kaiser Ferdinands Nordbahn;
b) die Zweigbahn Kattowitz-Emanuelsegen-Grube-Idahütte von . . 1,70 „
an die Wilhelms-Bahn.
Den Fahrbetrieb zwischen Kattowitz (Schoppinitz) und der Landesgrenze bei Sosnowice 0,24 „
besorgt die Warschau-Wiener Bahn.
zusammen 2,17 „
Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . 33,89 Meilen.

B. **Die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn**

a) die Hauptbahn von Breslau über Lissa nach Posen . . . . 21,94 Meilen,
b) die Zweigbahn von Lissa nach Glogau . . . . 5,90 „
zusammen 27,84 Meilen.

Das Verhältniß der Breslau-Posen-Glogauer zur Oberschlesischen Eisenbahn ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 164 näher angegeben.

C. **Die Stargard-Posener Eisenbahn**

von Stargard über Woldenberg nach Posen von . . . . 22,63 Meilen.

Die Verwaltung und der Betrieb dieser Eisenbahn ist vom 1. Januar 1865 ab an die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft unter der Verpflichtung übertragen worden, als Entgelt für die ihr überlassene ausschließliche Nutzung des Stargard-Posener Eisenbahn-Unternehmens den Actionären dieser Bahn auf jede Actie von 100 Thlrn. des 5 000 000 Thlr. betragenden Stamm-Actien-Kapitals eine feste Rente von 4½ Thlr. jährlich, einschließlich der vom Staate in Höhe von 3½ Proc. garantirten Zinsen, zu gewähren.

D. **Die schmalspurigen Pferdebahnen** im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere, ein besonderer an die Hauptbahn sich anschließender Komplex von . . . . 12 Meilen, welcher in den vorliegenden statistischen Notizen aber nur bei Kol. 76 berücksichtigt ist.

III. Ueber die **Besitz-Verhältnisse** der 0,37 Meilen langen Zweigbahn von Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und

Myslowitz) nach der Louisenglücksgrube und derjenigen von Kattowitz nach der Ferdinandsgrube von 0,20 Meilen enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 164 und 165 spezielle Mittheilungen.

IV. Auf den schmalspurigen Pferdebahnen ist das gesammte Fuhrgeschäft einem Unternehmer pachtweise überlassen. Das vorliegend in Steinkohlen, Galmei und Eisenerz bestehende Beförderungs-Quantum umfaßte 19 091 107 Ctr. mit 26 068 885 Centnermeilen und 132 693 Thlr. Einnahme-Antheil für die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft.

V. An **Neben-Etablissements** besitzt die Gesellschaft die Coaks-Anstalt in Zabrze, sowie

VI. an **Bergwerken** die Steinkohlengrube „Direktion" und 61 Kuxe der Steinkohlengrube „Guido".

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer.

Außer der, für im Staatsdienste nicht definitiv angestellte Beamte bestehenden Pensions- und Unterstützungskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Pensionskasse für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1868 einen Bestand von 72 767 Thlrn. hatte.

Außerdem bestehen noch: eine Krankenkasse der Fabrik-Arbeiter (ohne Bestand), eine Unterstützungskasse für dieselben mit einem Bestande von 13 907 Thlrn., eine Unterstützungskasse der Werkstätten-Arbeiter mit einem Bestande von 4 943 Thlrn. und eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse (gleichzeitig für die Stargard-Posener Bahn) mit einem Bestande von 24 385 Thlrn. ult. 1868.

Stargard-Posener Eisenbahn.

Die Vereinigung der Pensionskasse für die Beamten dieser Eisenbahn mit derjenigen der Oberschlesischen ist noch nicht zur Ausführung gekommen, dagegen sind die beiderseitigen Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskassen mit dem 1. Oktober 1868 vereinigt worden. Außerdem besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 1948 Thlrn. und 692 Mitgliedern ult. 1868.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Der durch Allerhöchste Concessions-Urkunde vom 28. Mai 1866 genehmigte Umbau der Pferdebahn von Beuthen über Laurahütte nach Schoppinitz in eine breitspurige Lokomotivbahn nebst Weiterführung von Beuthen nach Gleiwitz wurde zwischen Beuthen und Borsigwerk begonnen.

Der Bau der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn, umfassend die Linien Posen-Gnesen-Inowraclaw-Thorn und Inowraclaw-Bromberg von zusammen 24,6 Meilen, konnte im Laufe des Jahres 1868 nicht besonders gefördert werden. Nach Beendigung der Vorarbeiten und Ueberweisung des zur Bahn erforderlichen Terrains wurde Ende September mit den Erdarbeiten bei Trzemeszno begonnen, bis zum Jahresschlusse 1372 Ruthen Bahnplanum vollendet und 3291 Ruthen in Angriff genommen.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Alle 3 Linien.**

2b. Außerdem gehören noch 4 Hülfsarbeiter zur Direktion.

Oberschlesische E.

11. Von den hier aufgeführten 33,89 Meilen werden für den Personenverkehr benutzt:

a) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim	. . . .	29,10 Meilen,
b) " Zweigbahn Morgenroth-Tarnowitz	. . . .	2,31 "
	zusammen	31,41 Meilen.

Auf den übrigen Zweigbahnen findet nur Güterverkehr statt.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 33,2 und für den Güterverkehr auf 34,0 Meilen angenommen.

13. Die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz ist doppelgeleisig.

Alle 3 Linien.

32a u. b. Diese Angaben beziehen sich nur auf die Hauptgeleise.

39 u. 40. Zu diesen Angaben fehlt das erforderliche Material aus den früheren Jahren.

Oberschlesische E.

41—68. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nur auf die 29,10 Meilen lange Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim. Die Neigungs-Verhältnisse, geraden Strecken und Curven der Zweigbahnen sind aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Kol.		Bezeichnung der Zweigbahnen.							
		1. von Myslowitz nach Slupna.	2. von Schoppinitz nach der Russischen Grenze.	3. von Morgenroth nach Tarnowitz.	4. von Schwientochlowitz nach Königshütte.	5. von Kattowitz nach Carolinengrube.	6. von Morgenroth nach Carl-Emanuelgrube.	7. von Zabrze nach der Coaksanstalt.	8. von Gleiwitz nach der Gleiw. Hütte.
41, Länge der horizontalen Strecken	Rthn.	—	131	1613	247	487	104	222	21
42, das Steigen beträgt im Ganzen	Fuß	—	—	211,8	54,4	77,58	46	59	—
43, das Fallen beträgt im Ganzen	"	19,61	22,67	207,92	8,94	7,5	32	—	22,19
44, Länge der geraden Strecken .	Rthn.	104	200	2660	290	391	397	503	82
Länge der Strecken mit Steigung									
48, von 1/600 bis 1/300	Rthn.	—	—	—	—	—	—	60	—
49, " 1/300 " 1/160	"	—	—	340	—	63	—	220	—
50, " 1/100 " 1/50	"	—	—	1054	340	424	230	320	—
52. Die stärkste Steigung beträgt . .		—	—	1:60	1:75	1:64	1:57	1:98	—

Kol.	1. von Myslowitz nach Slupna.	2. von Schoppinitz nach der Russischen Grenze.	3. von Morgenroth nach Tarnewitz.	4. von Schwientochlowitz nach Königshütte.	5. von Kattowitz nach Carolinengrube.	6. von Morgenroth nach Carl-Emanuelgrube.	7. von Zabrze nach der Coaksanstalt.	8. von Gleiwitz nach der Gleiw. Hütte.
	Bezeichnung der Zweigbahnen.							
Länge der Strecken mit Fall:								
54, von 1/1200 bis 1/600 . . . Rthn.	53	—	—	—	—	—	—	30
56, " 1/600 " 1/300 . . . "	70	—	—	—	—	—	—	8
57, " 1/300 " 1/100 . . . "	335	340	787	101	125	220	—	10
58, " 1/100 " 1/50 . . . "	—	—	823	—	—	120	—	170
60. Der stärkste Fall beträgt	1:185	1:180	1:60	1:120	1:200	1:80	—	1:96
Länge der Strecken in Curven:								
64, von 600 bis 400 Rthn. Radius Rthn.	—	—	104	—	—	—	—	—
65, " 400 " 200 " " "	354	271	—	85	76	—	—	—
66, " 200 " 100 " " "	—	—	1473	—	224	31	74	157
67, " 100 Rthn. Radius u. weniger "	—	—	380	314	408	246	245	—
68. Der kleinste Radius der Curven beträgt . . . . "	250	300	100	50	100	40	80	125

75. Dies ist das für die Oberschlesische Eisenbahn (siehe ad II A 1a u. b dieses Berichts), die schmalspurigen Pferdebahnen (siehe ad II D dieses Berichts), sowie für die ad V und VI aufgeführten industriellen Anlagen und anderweitigen Besitzungen concessionirte Anlage-Kapital.

85 u. 86. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das zum Bau der Hauptbahn und der Zweigbahnen von zus. 35,25 Meilen (siehe ad II A 1a u. b dieses Berichts) verwendete Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital für die schmalspurigen Pferdebahnen hat ult. 1868 überhaupt 3 388 257 Thlr. und pro Meile Bahnlänge (12 Meilen) 282 355 Thlr. betragen.

Oberschlesische und Stargard-Posener E.

88. Von den Stamm-Actien Lit. B. der Oberschlesischen Eisenbahn sind 387 900 Thlr. und von den Stamm-Actien der Stargard-Posener Eisenbahn 849 500 Thlr. durch den Staat amortisirt.

Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer.

97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b u. 151b. Diesen Durchschnittsberechnungen sind mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 11 die für den Personenverkehr benutzten 31,41 Meilen der Oberschlesischen und 27,84 Meilen der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn = 59,25 Meilen oder 446,27 Kilometer zu Grunde gelegt worden.

122 u. 153a. Hiervon kommen auf die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn 140 324 Nutz- u. 8 092 961 Achsmeilen.

Alle 3 Linien.

137a. In dieser Summe sind enthalten: bei der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer E. 7924 Thlr. und bei der Stargard-Posener E. 2279 Thlr. Steinkohlen-Prämien.

175b. Hierin sind auch die zur Unterhaltung des Bahnkörpers frachtfrei beförderten Erd- und Kiesmassen enthalten, und zwar bei der

Oberschlesische E.	1 135 518 Ctr.	(mit 5 271 388 Centnermeilen)
Breslau-Posen-Glogauer E.	575 089 "	" 1 159 820 "
Stargard-Posener E.	575 089 "	" 1 159 820 "

185a. Hiervon kommen . . . . auf tarifirte / auf frachtfreie Betriebsdienst- u. Baugüter

bei der Oberschlesischen E.	1 681 275 Ctr.-Meilen,	40 260 103 Ctr.-Meilen,
" " Breslau-Posen-Glogauer E.	245 291 " "	11 796 500 " "
" " Stargard-Posener E.	50 583 " "	4 501 615 " "

Oberschlesische E.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die für den Personenverkehr benutzte Bahnlänge von 31,41 Meilen zu Grunde.

Alle 3 Linien.

230. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der übrigen Diensträume enthalten.

Oberschlesische E.

270—276. Dem in Kol. 268a nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . 4 175 265 Thlrn. (einschließlich 1102 Thlr. Reste) treten noch hinzu die Netto-Ueberschüsse

a) der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn von	58 906 "
b) " Stargard-Posener Eisenbahn von	98 965 "
sowie der Ueberschuß aus dem Betriebe der schmalspurigen Pferdebahnen mit	87 909 "
so daß hier (in Kol. 270—276)	4 421 045 Thlr.

als verwendet nachgewiesen sind.

273b. Hiervon sind 46 981 Thlr. dem Erneuerungsfonds der Pferdebahnen zugeschrieben worden.

20. Rhein-Nahe-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Rhein-Nahe-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 199, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. Ebenso ist über die **Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim** und die dazu gehörigen Betriebsmittel ꝛc. in den Jahrgängen 1862 und 1863 der Statistik S. 27 resp. 179 das Nähere enthalten.

Mittelst dieser Trajekt-Anstalt wurden im Jahre 1868 befördert:

55 455 Personen,	54 Hunde,
4 489 Ctr. Passagiergepäck,	6 Equipagen u.
2 369 607 = Güter,	2 Eisenbahn-Fahrzeuge.
1 823 Stück Rindvieh ꝛc.	

Die Einnahmen haben 11 188 Thlr. 19 Sgr. 4 Pf., die Betriebskosten 12 781 Thlr. 21 Sgr. 5 Pf. betragen. Demnach sind zugeschossen 1593 Thlr. 2 Sgr. 1 Pf.

Die erheblichen Mehrkosten sind durch Anschaffung eines neuen Kessels für das Dampfboot „Bingerbrück" im Betrage von 5315 Thlrn. 16 Sgr. 8 Pf., sowie durch die übrigen Herstellungskosten dieses Dampfbootes mit 3383 Thlrn. 17 Sgr. 5 Pf. entstanden. Die reinen Betriebs-Ausgaben erreichen die Höhe der vorjährigen nicht.

III. **Bahn-Anlagen.** 1) Geleise. Mit dem Verlegen der Schienen neuen Profils im schwebenden Stoße wurde im Anschluß an die in den Vorjahren bereits gelegten Strecken fortgefahren. Im Laufe des Jahres 1868 wurden rot. 8201 lfde. Ruthen gelegt. Auf dem Bahnhofe Bingerbrück wurden 36 lfde. Ruthen neues Geleise mit 2 Weichen zur Kommunikation mit der im Vorjahre aufgestellten Centesimal-Brückenwaage und auf dem Bahnhofe Kirn 61 lfde. Ruthen neues Verbindungsgeleise gelegt.

Im Hommerich-Tunnel wurde ein neuer Entwässerungs-Kanal angelegt und ein den Einsturz drohendes Portal im Bockspiel-Tunnel neu hergestellt.

2. **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Bingerbrück, auf welchem bisher die Rhein-Nahe- und Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft getrennte provisorische Empfangsgebäude hergerichtet hatten, die indessen den Anforderungen nicht entsprachen, ist im Vorjahre ein gemeinschaftliches massives Stationsgebäude, welches räumliche Wartesääle und sämmtliche Dienstlokale beider Bahnen, sowie Wohnräume für die beiden Bahnhofs-Vorsteher und den Restaurateur enthält, in Angriff genommen und im Jahre 1868 vollendet. Das provisorische Gebäude der Rhein-Nahe-Bahn wurde versetzt und zu Uebernachtungs- resp. Aufenthalts-Lokalen für das Zugpersonal hergerichtet.

Auf demselben Bahnhofe wurden gemeinschaftlich mit der Rheinischen Bahn 41,74 lfde. Ruthen Entwässerungs-Kanäle, sowie ein Wirthschaftsbrunnen hergestellt.

Auf dem Bahnhofe Staudernheim wurde eine neue Centesimal-Brückenwaage aufgestellt; auf Bahnhof Kirn ein dort entbehrlicher Wagenschuppen abgebrochen und auf Bahnhof St. Wendel vergrößert als Lokomotivschuppen wieder aufgestellt. Ferner wurde auf dem Bahnhofe Kirn mit der Aufstellung einer stehenden Dampfpumpe und Anlage einer neuen Wasserleitung begonnen.

Auf dem Bahnhofe Kronweiler wurde der Neubau des im Jahre 1867 abgebrannten Stationsgebäudes vollendet und in St. Wendel außer der bereits erwähnten Herstellung eines Lokomotivschuppens ein neuer Wasserkrahn aufgestellt und in Folge gesteigerten Güterverkehrs die Lade- und Lagerplätze vergrößert.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden um 4 Lokomotiven vermehrt.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Es bestehen:

1. ein Pensions- und Unterstützungsfonds für die nicht definitiv angestellten Beamten der Rhein-Nahe-Eisenbahn, welcher ult. 1868 einen Bestand von 80 155 Thlrn. hatte und an welchem 401 Beamte Theil genommen haben;
2. ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten derselben Eisenbahn, welcher ult. 1868 einen Bestand von 14 968 Thlrn. hatte und 125 Theilnehmer zählte;
3. ein Kranken-Unterstützungsfonds für Beamte und Arbeiter, welcher bei Erkrankungen unentgeltlich ärztliche Hilfe, sowie Arznei und den Arbeitern in Stelle des Tagelohns ein mäßiges Pflegegeld gewährt. Dieser Fonds hatte ult. 1868 einen Bestand von 10 919 Thlrn., bei einer Theilnehmerzahl von 330 Beamten und 440 Arbeitern.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen.

121h. Außerdem legten die Lokomotiven der Königl. Saarbrücker E. auf der Rhein-Nahe-E. zurück: 4372 Meilen vor Personenzügen, 58 M. vor Güterzügen, 198 M. vor Arbeitszügen, 250 M. als Vorspann u. 63 M. leer, zusammen 4941 Meilen. Die Kosten für Reparatur und Putzen derselben, sowie die Heiz-, Putz-, Schmier- und Verpackungs-Materialien sind unter den betreffenden Angaben der Königl. Saarbrücker Eisenbahn enthalten.

161. Hierunter befinden sich 24 472 Arbeiter, welche in den fiscalischen Gruben beschäftigt werden und zu dem ermäßigten Fahrpreise von 1 Sgr. pro Mann und Meile befördert worden sind.

172b—d. Dies sind ausschließlich Kohlen aus den Saargruben. Das geringe Quantum anderer Kohlen ist in Kol. 171 enthalten.

Die in Kol. 172b aufgeführten 408 490 Ctr. Saarkohlen sind in Bingerbrück eingegangen (in Kol. 172c mitenthalten) und durch Spediteure weiter gesandt worden, erscheinen also doppelt.

197. Hierunter befinden sich 866 Depeschen, welche von der Königl. Saarbrücker Eisenbahn übertragen worden sind.

206, 217, 219 u. 220. Hierin sind die Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim enthalten, und zwar:

1318 Thlr. — Sgr. 4 Pf. aus dem Personen-Verkehre (Kol. 206),
9255 " 4 " 7 " " " Güter-Verkehre (Kol. 217),
615 " 14 " 5 " " sonstigen Quellen (Kol. 219),

zus. 11 188 Thlr. 19 Sgr. 4 Pfge., wie ad II dieses Berichts angegeben.

Werden diese Beträge von den Summen, in denen sie enthalten sind, in Abzug gebracht, so stellen sich die Durchschnittsbeträge wie folgt:

ad Kol. 207 durchschnittlich 15 006 Thlr. pro Meile und 1990 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge,
" " 218 " 35 566 " " " " 4722 " " " "
" " 221 " 54 819 " " " " 7278 " " " "

255. Hierunter befinden sich 3688 Thlr. Remunerationen und sonstige Auslagen des Verwaltungsraths.

264. In dieser Summe sind die Betriebskosten der Trajekt-Anstalt von 12 781 Thlrn. 21 Sgr. 5 Pf. enthalten, ausschließlich deren die durchschnittlichen Ausgaben (Kol. 265) 47 652 Thlr. pro Meile und 6326 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge betragen würden.

270. Zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen mußte der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie 256 539 Thlr. gegen 111 451 Thlr. im Jahre 1867 zuschießen. Der in den Jahren 1860—1864 und 1866—1868 Seitens des Staats geleistete Gesammt-Zuschuß beträgt 1 033 088 Thlr.

277 2c. u. 281 2c. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Rhein-Nahe-Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds { für Bahnanlagen (Kol. 279a) . . . . . . 530 Thlr.
" Betriebsmittel (Kol. 279b) . . . . . . 3019 "

beim Erneuerungsfonds { für Bahnanlagen (Kol. 283a) . . . . 96 527 Thlr.
" Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . 23 133 "

292. Diese Mehr-Ausgaben haben hauptsächlich ihren Grund in der großen Aufwendung von Kosten für Reparatur und Erneuerung des Oberbaues und Fahrmaterials. Es haben die Ausgaben für die Unterhaltung und Erneuerung der Bahn-Anlagen 134 392 Thlr. und diejenigen für die Unterhaltung und Vermehrung der Betriebsmittel 46 297 Thlr. mehr erfordert, als im Jahre 1867.

346—365. Die mit 71 115 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf den unter Nr. V. 1 dieses Berichts bezeichneten Pensions- und Unterstützungsfonds für nicht definitiv angestellte Beamte, und die mit 12 121 Thlrn. beginnende Zeile auf den ad 2 daselbst erwähnten Pensionsfonds für definitiv angestellte Beamte.

21. Wilhelms-Bahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Wilhelmsbahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 200 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. Ebenso ist das **Bahngebiet** unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn von Cosel über Ratibor bis zur Preuß. Grenze bei Oderberg . . . . . . 7,13 Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) von Ratibor nach Leobschütz . . . . 5,05 "
b) von Nendza über Rybnik und Nicolai nach der Idaweiche . . . . 9,20 "
c) von der Friedrichsgrube nach Lazisk . . . . 1,28 "
d) " dem Bahnhofe Cosel bis zum Klodnitz-Kanal . . . . 0,10 "
zusammen 22,76 Meilen.

Hierzu kommen folgende gepachtete Strecken:

1) von der Idaweiche bis Idahütte . . . . 0,31 Meilen,
2) " " " " Emanuelssegen . . . . 0,80 "
3) " " " " Kattowitz . . . . 0,63 "
gepachtet von der Oberschlesischen Verwaltung,
4) von der Landesgrenze bis Oderberg . . . . 0,14 "
gepachtet von der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn;

zusammen . . . 2,08 "
Ueberhaupt 24,84 Meilen.

Hiervon ab die ad 2d aufgeführte Strecke von Cosel bis zum Klodnitz-Kanal, welche verpachtet ist, mit . . . . 0,10 "
so daß im eigenen Betriebe verbleiben . . . . 24,74 Meilen.

Auf den Zweigbahnen von Friedrichsgrube nach Lazisk, von Idaweiche nach Idahütte und von Idaweiche nach Emanuelssegen (zus. 2,29 Meilen) findet Personenverkehr nicht statt; es sind deshalb den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b, 151b, 190a und 207 . . . 22,45 Meilen zu Grunde gelegt worden.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 3 Lastzug-Lokomotiven, 4 Personen-, 3 Gepäck-, 50 bedeckte und 30 offene Güterwagen vermehrt. Ein ausrangirter Personenwagen wurde in einen Plateauwagen umgebaut und 21 offene und 1 bedeckter Güterwagen, sowie ein Plateauwagen ausrangirt.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse für die nicht definitiv angestellten Beamten (Kol. 346 bis 365 der Tabellen) bestehen noch:

1) eine Pensionskasse für die definitiv angestellten Beamten, welche ult. 1868 mit einem Bestande von 29 645 Thlrn. abschloß und 54 Theilnehmer hatte,
2) eine Arbeiter-Krankenkasse mit einem Bestande von 2492 Thlrn. ult. 1868 und 271 Betheiligten,
3) eine Beamten-Krankenkasse mit einem Bestande von 349 Thlrn. ult. 1868 und 389 Betheiligten,
4) eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 277 Thlrn. ult. 1868 und 443 Betheiligten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Wilhelmsbahn sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 168 speziell angegeben.
26. Hiervon gehören 1953 Ruthen Geleise Privaten.
272. An dieser Dividende haben auch 2 922 200 Thlr. Prioritäts-Stamm-Actien Theil genommen.

22a. Gößnitz-Geraer Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die im Herzogthum Sachsen-Altenburg und im Fürstenthum Reuß jüngere Linie liegende Gößnitz-Geraer Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, deren Direktorium seinen Sitz in Ronneburg hat. Der Betrieb wird von der „Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig" mit deren eigenen Transportmitteln vertragsweise und gegen besondere Vergütung geleitet.

In Gößnitz und Gera besitzt die Gesellschaft keine eigenen Bahnhöfe, sondern es werden diejenigen der Königl. Sächsischen westlichen Staatsbahnen resp. der Thüringischen Eisenbahn mitbenutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen westlichen Staatsbahnen aufgeführt.
87a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Herzogl. Altenburgische Staatsregierung 750 000 Thlr. übernommen. Dieselbe verzichtet auf Verzinsung so lange, bis für die übrigen Actien sich ein Zins von 4 Proc. ergiebt.
91—120. Die Gößnitz-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft besitzt keine eigenen Betriebsmittel, es wird vielmehr der Betrieb mit den Betriebsmitteln der Königl. Sächsischen westlichen Staatsbahnen geführt (siehe oben ad I).
121—153. Aus dem in vorstehender Erläuterung angegebenen Grunde beziehen sich die hier gemachten Angaben auf die Leistungen und den Verbrauch der von den Königl. Sächsischen westlichen Staatsbahnen gestellten Transportmittel.
163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.
179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.
201e. Hierin sind 21 Thlr. für die mit Extrazügen beförderten Personen enthalten (siehe Erläut. zu Kol. 163).
234. Dies sind die für die Mitbenutzung der Bahnhöfe in Gößnitz und Gera gezahlten Vergütungen.
239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.
272. Diese 4 Proc. Dividende sind auf 1 216 100 Thlr. Stamm-Actien vertheilt worden, die übrigen im Besitze der Herzogl. Altenburgischen Staatsregierung befindlichen 381 000 Thlr. Actien waren ohne Dividenden-Genuß. (Siehe Erl. zu Kol. 87a.)
346—365. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V. resp. die Statistik pro 1863 S. 165 und 166 das Nähere enthält.

22b. Greiz-Brunner Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die von Greiz nach Brunn (unweit der Haltestelle Neumark an der Sächsisch-Bayerischen Linie) führende, zum größten Theile im Fürstenthum Reuß ältere Linie liegende Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, deren Direktorium seinen Sitz in Brunn hat. Der Betrieb wird für Rechnung der Gesellschaft von der „Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig" geleitet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen westlichen Staatsbahnen aufgeführt.
87a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Fürstlich Reußische Regierung 100 000 Thlr. übernommen. Dieselbe verzichtet für die Dauer der ersten 15 Betriebsjahre auf Verzinsung so lange, bis für die übrigen Actien sich eine solche von 4 Proc. ergiebt.
146. Ueber die Ausnutzung der Wagen können nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden, auch eine Notirung der Centnermeilen des Gepäcks, der Fahrzeuge und Thiere nicht erfolgt.
163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.
179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.
201e. Hierin sind 54 Thlr. für die mit Extrazügen beförderten Personen enthalten (siehe Erläut. zu Kol. 163).

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

268. Diese 858 Thlr. repräsentiren die Bestände aus den Jahren 1865, 1866 u. 1867.

346—365. Die Beamten-Pensions- rc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

23a. Löbau-Zittauer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Löbau-Zittauer Eisenbahn enthält der Jahrgang 1865 der Statistik S. 158 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte rc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

32 u. 40. Diese Angaben beziehen sich nur auf die in den Jahren 1855—1868 stattgefundenen Erneuerungen, die in den früheren Jahren vorgekommenen sind nicht notirt.

146. Ueber die Ausnutzung der Lastwagen können nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden, auch eine Notirung der Centnermeilen des Gepäcks, der Fahrzeuge und Thiere nicht erfolgt.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

201e. Hierin sind 216 Thlr. für die mit Extrazügen beförderten Personen enthalten (siehe Erläut. zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

256. Die Remunerationen der 3 Gesellschafts-Direktorial-Mitglieder sind hierin mitenthalten.

346—365. Die Beamten-Pensions- rc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

23b. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Zittau-Reichenberger Eisenbahn enthält der Jahrgang 1865 der Statistik S. 159 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte rc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

146. Ueber die Ausnutzung der Lastwagen können nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden, auch eine Notirung der Centnermeilen des Gepäcks, der Fahrzeuge und Thiere nicht erfolgt.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

201e. Hierin sind 106 Thlr. für die mit Extrazügen beförderten Personen enthalten (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofs-Arbeiten nicht zu trennen sind.

256. Die Remunerationen der 3 Gesellschafts-Direktorial-Mitglieder sind hierin mitenthalten.

346—365. Die Beamten-Pensionskasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

IIb. Privatbahnen

in eigener Verwaltung.

24. Alberts-Bahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die von einer Actien-Gesellschaft erbaute „Albertsbahn", bestehend aus:

1) der Hauptbahn Dresden-Tharandt . . . . 1,80 Meilen,
2) mehreren nach Kohlenschächten ꝛc. führenden Zweigbahnen in einer Gesammtlänge von . . . 3,29 „
(auf welchen aber Personenverkehr nicht stattfindet) zusammen 5,09 Meilen,

ist vom 1. Juli 1868 ab durch Kauf in das Eigenthum des Sächsischen Staats übergegangen. Der Betrieb ist mit demjenigen der Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen vereinigt worden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2. Nachdem der Betrieb auf die Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden übergegangen (siehe ad I. dieses Berichts), wurden die Organe der Albertsbahn aufgelöst. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

15—74. Die hier aufgeführten Notizen beziehen sich nur auf die Hauptbahn Dresden-Tharandt.

32, 40, 123, 124, 182, 196—200, 248 u. 270—276. Mit Rücksicht darauf, daß in der Verwaltung ein Wechsel eingetreten ist, können für Kol. 32, 40 u. s. w. keine Angaben gemacht werden.

97b, 99a, 114b, 150b, 190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 1,80 Meilen zu Grunde gelegt worden, da nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

201e. Hierin sind 2265 Thlr. Einnahmen für Extrazüge enthalten (siehe Erläut. zu Kol. 163).

25. Altona-Kieler Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Altona-Kieler Eisenbahn von Altona über Elmshorn und Neumünster nach Kiel . . . . 14,08 Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) Altona-Blankenese . . . . 1,3 „
b) Neumünster-Rendsburg . . . . 4,60 „
3) die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn . . . . 0,92 „
von welcher 0,32 Meilen auf Altonaer und 0,60 Meilen auf Hamburger Gebiet belegen sind; letztere Strecke ist vom Hamburgischen Staate gebaut, welcher dieselbe an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet hat;
4) die Ostholsteinische Bahn von Neumünster über Ascheberg, Plön und Eutin nach Neustadt . . 8,3 „
mit der Zweigbahn Kiel-Ascheberg . . . . 3,6 „
zusammen 32,8 Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft leitete auch im Jahre 1868 den ökonomischen Betrieb der angrenzenden Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn, während der technische Betrieb in den Händen der Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G. sich befand.

III. **Bahn-Anlagen.** Mit dem Bau eines größeren Stationsgebäudes auf Bahnhof Elmshorn wurde im Jahre 1868 begonnen.

Ferner erhielten 8 kleinere Stationen und Haltestellen, welche noch ohne Telegraphen-Verbindung waren, Morse'sche Telegraphen-Apparate.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden angeschafft: 3 Lokomotiven, 6 vierrädrige Etagewagen und 9 vierrädrige gewöhnliche Personenwagen, 4 vierrädrige bedeckte Güter- und 5 vierrädrige Arbeitswagen. Dagegen wurden ausrangirt: 2 Personenzug-Maschinen, 2 sechsrädrige Personenwagen, 2 achträdrige und 3 vierrädrige offene Güterwagen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

5. Der ausführende Direktor ist zugleich Mitglied der Direktion und deshalb in Kol. 2b mitaufgeführt.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke Hamburg-Altona-Neumünster-Rendsburg.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Linien der Altona-Kieler E.-G. sind in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 164 speziell angegeben.

70. Auf der Strecke Hamburg-Altona sind 4, auf der Zweigbahn Altona-Blankenese 2 und auf den übrigen Strecken ist 1 Telegraphen-Leitung vorhanden.

78. Das für den Bahnkörper verwendete Anlage-Kapital ist nur summarisch bekannt, es kann deshalb eine Vertheilung desselben auf die einzelnen Unter-Abtheilungen nicht stattfinden.

80b. Dies sind die Anlage-Kosten der Telegraphen-Leitung auf der Strecke Rendsburg-Neumünster, diejenigen für die übrigen Strecken sind in Kol. 90 aufgeführt.

84. Hierin ist auch die Differenz zwischen der bezahlten Kaufsumme und den Anlagekosten der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn von 368 910 Thlrn. enthalten.

90. Diese Summen sind dem Reservefonds entnommen.

123c. Hiervon sind 2487 Güter- und 21 314 gemischte Züge.

124b. Hierunter ist auch die Anzahl Wagen-Achsen in den gemischten Zügen aufgeführt.

168, 183a, 188a, 194a und 208. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Dagegen beziehen sich diese Notizen nur auf die Frachtgüter der Normalklasse.

196—200. Privat-Depeschen werden auf den Bahnen der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft nicht befördert.

201e. Hierin sind 9308 Thlr. Einnahmen für Abonnementsbillets und für Militairs enthalten.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

277 u. 280. Außerdem waren noch im Bestande des Reservefonds 28 445 Thlr. Schleswig-Holsteinische Zwangs-Anleihe-Obligationen.

279b. Diese 12 000 Thlr. sind auf die im Jahre 1855 gemachte Anleihe zurückgezahlt worden.

361. Hierin sind 23 709 Thlr. enthalten, welche als besonderer Depositionsfonds von der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verwaltet werden.

26. Bayerische Ostbahnen.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende Linien:

1) die Hauptbahn München-Regensburg-Nürnberg	38,65	Meilen,
2) folgende Zweigbahnen:		
a) Geiselhöring-Straubing-Passau	12,45	"
und Passau-Landesgrenze (an die Kaiserin-Elisabeth-Bahn verpachtet) . . . 0,20 M.,		
b) Schwandorf-Cham-Furth am Walde	9,10	"
und Furth-Landesgrenze (an die Böhmische Westbahn verpachtet) . . . . 0,90 M.,		
c) (Schwandorf) Irrenlohe-Weiden-Bayreuth	13,15	"
d) Weiden-Mitterteich-Eger	8,05	"
zusammen	81,40	Meilen

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1868 wurde zwischen Nürnberg und Mögeldorf (0,55 Meilen) das zweite Geleise hergestellt. In Pommelsbrunn und Wiesau erfolgte die Anlage neuer Stationen, in Regensburg wurde eine neue Reparatur-Werkstätte erbaut.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 5 Personenwagen I. u. II. Klasse, 5 dergl. II. Klasse, 6 Gepäck- und 50 bedeckte Güterwagen vermehrt.

IV. Im **Personen-Verkehre** wurden im Jahre 1868 Abonnementskarten zum Schulbesuche eingeführt.

V. **Güter-Verkehr.** Im Januar 1868 wurde ein direkter Güterverkehr zwischen Amberg, Furth, Hersbruck, Landshut, Lauf, Passau, Regensburg, Pilsen, Prag, Linz und Wien einer- und London andererseits eingeführt und dieser Verkehr vom Februar 1868 ab auch auf die Stationen Plattling und Straubing ausgedehnt.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

1) eine Unterstützungskasse für die Arbeiter und Bediensteten, aus welcher im Jahre 1868 an 137 Personen zusammen 1920 Thlr. an Unterstützungen gezahlt wurden. Dieselbe schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 92 496 Thlrn. ab.

2) ein Sterbekassen-Verein, welcher Ende Dezember 1868 zus. 3300 Mitglieder zählte, 5744 Thlr. vereinnahmte, für 37 Sterbefälle 5008 Thlr. verausgabte und mit einem Bestande von 743 Thlrn. abschloß. Für die einzelnen Sterbefälle wurden in maximo 188 Thlr. und in minimo 124 Thlr. gezahlt.

VII. **Neue Bahnlinien.** Generell projektirt wurden folgende Linien: von Straubing über Neumarkt oder Beilngrieß nach Nürnberg, von Straubing nach Cham, von Landshut nach Vilshofen, von Neufahrn (bei Landshut) nach Obertraubling, in einer Gesammt-Ausdehnung von 112 Stunden = 56 geogr. Meilen.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig sind die Strecken Schwandorf-Irrenlohe (0,57 M.) und Nürnberg-Mögeldorf (0,55 M.).

82. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Betriebs-Einrichtungen.

91d. Diese vierrädrigen Tender-Lokomotiven werden zum Rangirdienst verwendet.

109a. Hierin ist auch die Ladungsfähigkeit der Postwagen mit 2600 Z.-Ctrn. enthalten.

115a. Ebenso hierin die Anschaffungskosten derselben.

220, 221, 264 u. 265. Wird von den hier aufgeführten Summen der Betrag von 431 204 Thlrn. in Abzug gebracht, welcher aus dem direkten Verkehre in Einnahme, wie in Ausgabe erscheint, sonach nur einen durchlaufenden Rechnungsposten bildet, dann haben betragen:

ad Kol. 220	die Einnahmen überhaupt	5 029 053	Thlr.
" " 221 a)	" " pro Meile Bahnlänge	61 782	"
	" " " Kilometer	8 203	"
b)	" " " Nutzmeile	10,96	"
" " 264	" Ausgaben überhaupt	1 726 549	"

ad Kol. 265 a) die Ausgaben pro Meile Bahnlänge 21 211 Thlr.
" " " Kilometer " 2 816 "
b) " " " Nutzmeile . . . 3,76 "

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Beleuchtung der Bahnhöfe und Dienstgebäude.

252. Hierin sind die Hinauszahlungen aus dem direkten Verkehre (siehe Erläut. zu Kol. 220 ꝛc.) und 4933 Thlr. enthalten, welche für Rechnung des Vorjahres zur Auszahlung gelangten.

266 u. 267. Von den Ausgaben, wie solche sich nach der vorstehenden Erläuterung zu Kol. 220 herausstellen, kommen nach Procenten: auf die Bahnverwaltung 37,7 Proc., auf die Transportverwaltung 57,9 Proc. und auf die allgemeine Verwaltung 4,4 Proc.

Sämmtliche Ausgaben würden alsdann 34,23 Proc. der Brutto-Einnahmen betragen haben.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, weil der Reservefonds den Zweck desselben mitzuerfüllen hat.

Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf den „Mobiliar-Versicherungs-Fonds", welcher den Zweck hat, die Kosten der durch Brand ꝛc. oder sonstige Unglücksfälle entstandenen Beschädigungen zu decken.

27. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1864 S. 206 näher beschriebenen Linien von zusammen . . . . 47,398 Meilen
und die von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft auf 15 Jahre in Betrieb übernommene Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn (Roßlau-Zerbst) von . . . . 1,745 "
überhaupt 49,143 Meilen,
auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

II. Die **Betriebs-Ergebnisse** der Leopoldsbahn sind in denjenigen der Berlin-Anhaltischen mitenthalten. Die Einnahmen der Leopoldsbahn haben 19 285 Thlr., die Ausgaben für die Bahnverwaltung 7997 Thlr., für die Transportverwaltung 17 683 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 1063 Thlr., zusammen 26 743 Thlr. betragen.

III. **Bahn-Anlagen.** Vier größere **Brücken** erhielten statt des schadhaft gewordenen Holzoberbaues einen eisernen Oberbau.

Die **Stations-Gebäude** zu Bitterfeld, Ragkwitz und Oehna wurden dem Bedürfnisse entsprechend vergrößert und in Jüterbogk ein neuer Brunnen für die Wasserstation hergestellt. Auf Station Groß-Beeren gelangten ein neues Stationsgebäude, ein neues Wasserstationsgebäude, neue Retiraden und Stallgebäude zur Ausführung.

IV. An **Betriebsmitteln** wurden im Laufe des Jahres 1868 neu beschafft: 7 Personenzug-Lokomotiven, 2 vierrädrige Personenwagen II. Klasse, 2 dergl. I. u. II. Klasse, 6 dergl. III. Klasse, 6 dergl. IV. Klasse u. 8 sechsrädrige Personenwagen I. u. II. Klasse, 50 vierrädrige offene, 30 vierrädrige bedeckte Güter- und 1 Bahnmeisterwagen.

Ausrangirt wurden: 2 Lokomotiven, 2 vierrädrige und 1 sechsrädriger Personenwagen, 1 vierrädriger Kasten- und 6 Erdtransportwagen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

12. Die Tariflänge der einzelnen Strecken ist in der Statistik pro 1866 S. 172 angegeben.

13. Doppelgeleisig sind die Strecken:

Berlin-Wittenberg	12,61 Meilen,	Wallwitzhafen-Dessau	0,322 Meilen,
Bergkwitz-Bitterfeld	3,629 "	Jüterbogk-Linda	2,27 "
Landsberg-Halle	1,991 "	zusammen	20,522 Meilen.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 172 speziell angegeben.

32. Die Procentsätze, bis zu welchem Theile die Schienen bis jetzt erneuert sind, können mit Sicherheit nicht angegeben werden, weil ein mehrfacher Profilwechsel stattgefunden hat.

104a. Dies sind Erdtransportwagen.

237. Hierin sind 47 410 Thlr. Löhne der Wagenschieber und Wasserpumper enthalten.

243. Ebenso hierin die Beleuchtungskosten der Bahn, Versammlungs- und Expeditionslokale und Uhren.

284. Außerdem ist noch ein Fonds für Erweiterungsbauten und Reparaturen vorhanden, welcher Ende 1868 mit einem Bestande von 28 627 Thlrn. abschloß.

28. Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** der Berlin-Görlitzer Eisenbahn erfolgt durch einen aus 15 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath und eine Direktion, welche aus einem administrativen (vorsitzenden), einem technischen (stellvertretenden vorsitzenden) und einem juristischen Mitgliede, sowie 3 stellvertretenden Mitgliedern aus dem Verwaltungsrathe besteht.

II. **Bahngebiet.** Die von Berlin über Lübben, Cottbus und Spremberg nach Görlitz führende, . . 27,60 Meilen lange „Berlin-Görlitzer Eisenbahn" wurde von einem Unternehmer in General-Entreprise erbaut und am 13. September 1866 auf der Strecke Berlin-Cottbus (15,2 Meilen) provisorisch und für Rechnung des Unternehmers dem Betriebe übergeben. Die Uebergabe der Bahn an die Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft und die Betriebs-Eröffnung der Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von Berlin bis Görlitz erfolgte am 31. Dezember 1867.

Im Laufe des Jahres 1868 wurde eine Zweigbahn vom Bahnhofe Weißwasser nach den Braunkohlengruben der Prinzlich Niederländischen Herrschaft Muskau von 240 Ruthen (0,12 M.) Länge auf Kosten derselben erbaut.

III. Neue **Bahn-Anlagen** sind im Jahre 1868 nicht ausgeführt worden, da die Bahn erst am 31. Dezember 1867 dem Betriebe übergeben wurde.

IV. **Industrielle Anlagen.** Auf dem Bahnhofe Berlin befindet sich eine Reparatur-Werkstatt für den Maschinen- und Wagenpark. Die Arbeitsmaschinen dieser Werkstatt werden durch eine Dampfmaschine von 12 Pferdekraft in Bewegung gesetzt.

V. Neue **Betriebsmittel** sind im Jahre 1868 nicht angeschafft worden.

VI. **Personen-Verkehr.** Mit einigen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, sowie mit Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn wurde am 15. September resp. 15. Dezember 1868 direkte Expedition von Personen und Reisegepäck eingeführt.

VII. **Güter-Verkehr.** Behufs Einrichtung eines durchgehenden Güterverkehrs wurden mit den Nachbarbahnen Vereinbarungen getroffen, welche theils im Jahre 1868, theils später zur Ausführung kamen.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Außerdem gehören noch 3 stellvertretende Mitglieder zur Direktion (siehe ad I. dieses Berichts).

14a. Die provisorische Eröffnung der Bahn auf der Strecke Berlin-Cottbus erfolgte am 13. September 1866.

32. Die wenigen, im Laufe des Jahres 1868 ausgewechselten Schienen sind von den Lieferanten, da die übernommene Garantiezeit noch nicht abgelaufen war, durch neue Schienen ersetzt.

40. Es haben nur einzelne Schwellen ausgewechselt werden müssen, welche aus dem von der Bau-Verwaltung überlieferten Bestande entnommen sind.

73. Außer den angegebenen 13 Telegraphen-Stationen wird die auf Bahnhof Görlitz befindliche gemeinschaftlich mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn benutzt.

76—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau der Bahn von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist.

Von dem gesammten concessionirten Anlage-Kapitale ist der Erlös für 400 000 Thlr. 5procentige Prioritäts-Obligationen noch vorhanden, welcher zur eventl. erforderlich werdenden Vermehrung der Betriebsmitte bestimmt und reservirt ist.

88. Die Amortisation der Prioritäts-Obligationen beginnt erst im Jahre 1870.

109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, Güterwagen verwendet; es ist deshalb hier nur die Gesammt-Ladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben.

157. Hierin sind 10 535 Thlr. Vergütigung des Bauunternehmers für Benutzung der Betriebsmittel in den Arbeitszügen zur Beliefung der Bahn enthalten.

172a. Das für den eigenen Bedarf transportirte Quantum Kohlen ist hierin nicht enthalten.

243. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Personenwagen enthalten.

274. Im ersten Betriebsjahre war ein Beitrag zum Pensionsfonds nicht zu leisten, für die Folge beträgt derselbe 100 Thlr. pro Meile.

29a. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft sind erbaut:

a) die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf	35,91 Meilen,
b) " Zweigbahn " Büchen " Lauenburg	1,72 "
zusammen	37,63 Meilen
Außerdem hat dieselbe die von der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Bahn von Bergedorf bis Hamburg pachtweise übernommen	2,09 "
Im ungetheilten Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Verwaltung befinden sich also	39,72 Meilen.

Sämmtliche in den vorliegenden Tabellen unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn aufgeführten statistischen Notizen (ausschließlich der Kol. 75—89, hinsichtlich deren auf die betreffende nachfolgende Erläuterung verwiesen wird) beziehen sich auf die vorgenannten, im Betriebe vereinigten drei Bahnstrecken.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Die ganze Hauptbahn von 38,0 Meilen Länge ist seit Juni 1866 doppelgeleisig, mit Ausnahme einer kurzen Strecke auf der Drehbrücke über den Eldekanal unmittelbar am Bahnhofe Grabow. Im September 1868 ist auch diese Strecke zweigeleisig hergestellt. Auf der Havelbrücke bei Spandau, die nur für ein Geleise angelegt war, sind mit Hülfe von Herzstücken die beiden Geleise so in einander gezogen, daß zwischen den gleichnamigen Schienen derselben nur die Breite der Spurrinne verbleibt. Die Zweigbahn Büchen-Lauenburg ist eingeleisig.

Die Schienen sind breitbasig, die neuen 4⁷⁄₁₂", die alten 4" hoch. Für Erstere sind 4 bolzige, für Letztere 2 bolzige Laschen angewendet.

2. **Bauten auf der Strecke.** Die eingeleisige Drehbrücke über den Eldekanal bei Grabow ist im Jahre 1868 in eine zweigeleisige feste Blechträger-Brücke umgebaut. Außerdem sind 3 neue Wärter-Wohnhäuser und ein desgl. Anbau für zusammen 8 Familien erbaut.

3. **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe zu Berlin ist ein großer Ladeperron, 46 Ruthen lang, für Milch ꝛc. erbaut. Auf den Bahnhöfen Friesack, Glöwen, Grabow, Brahlsdorf und Boitzenburg sind die hohen Hauptperrons niedergelegt und Zwischenperrons angelegt worden. In Hamburg ist eine neue Eilgut-Expedition an die dortige Empfangshalle angebaut.

III. **Industrielle Anlagen.** Es sind 3 Reparatur-Werkstätten vorhanden; in den beiden größeren zu Berlin und Hamburg werden Lokomotiven um- und Wagen neugebaut, während in Wittenberge nur Reparaturen ausgeführt werden.

In Berlin besteht eine Schwellen-Tränkungs-Anstalt mit Dampfmaschine und Dampf-Schwellenhobel.

In Wittenberge und Bergedorf sind Coaks-Brennereien mit zusammen 44 Oefen vorhanden.

In Lauenburg befindet sich eine stehende Dampfmaschine mit Drahtseilbetrieb für den Trajekt von Eisenbahn-Waggons über die Elbe nach Hohnstorf, wozu 3 Dampffährschiffe vorhanden sind.

In Berlin, Wittenberge, Grabow und Hamburg sind feste Drehkrähne zum Heben großer Lasten und außerdem in Hamburg ein Dampfkrahn vorhanden. In dem Güterschuppen zu Hamburg sind hydraulische Krähne im Gebrauche.

IV. **Die Betriebsmittel** sind im Jahre 1868 wie folgt ergänzt resp. vermehrt worden:

In Zugang kamen a) durch Neubeschaffung: 2 gekuppelte und 2 ungekuppelte Lokomotiven mit ebensoviel Tendern, 2 sechsrädrige Personenwagen I. u. II. Klasse, 4 vierrädrige Personen-Gepäckwagen zur Dampfheizung, 2 achträdrige Langholzwagen, 112 vierrädrige bedeckte Güterwagen, 20 Kohlen- und 17 Materialien- (Arbeits-) Wagen; b) durch Umbau ausrangirter Wagen: 3 sechsrädrige Personenwagen III. Klasse und 24 vierrädrige bedeckte Güterwagen.

Der Abgang bestand in 3 sechsrädrigen Personenwagen I. u. II. Klasse, 1 sechsrädrigen Personen-Gepäckwagen, 14 acht- u. 1 sechsrädrigen bedeckten Güterwagen, 6 sechs- u. 1 vierrädrigen offenen Güterwagen, welche als nicht mehr brauchbar theils den Werkstätten behufs anderweiter Verwendung des Materials überwiesen, theils öffentlich verkauft sind.

V. **Einführung neuer Einrichtungen.** Die Personenwagen I. u. II. Klasse in den Courier- und Schnellzügen sind mit Dampfheizung versehen, wozu der Dampfkessel in dem Packwagen sich befindet.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch 2 Begräbniß-Kassen in Berlin und Hamburg, an denen die Angestellten der eigenen und mehrerer anderen Bahnen Theil nehmen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der vorsitzende Direktor, welcher in Kol. 2b mitaufgeführt steht, ist zugleich Ober-Ingenieur und Betriebs-Direktor.

15. Der Bahnkörper ist in der ganzen Hauptbahn für 2 Geleise 26′ breit, in der Zweigbahn Büchen-Lauenburg jedoch nur für 1 Geleise 15′ breit hergestellt.

19. Hiervon sind 221 Bahndurchlässe und 320 Seitendurchlässe unter Appareillen ꝛc.

31. Die schwereren Schienen, von denen bereits 0,7 der ganzen Anzahl in der Bahn liegen, sind seit dem Jahre 1856 nach und nach eingelegt und liegen bis Ende 1868 durchschnittlich erst 5½ Jahre. Die leichteren Schienen, von denen etwa ¼ der ursprünglich vorhandenen Anzahl noch in der Bahn sich befindet, liegen seit der Eröffnung derselben.

42. Das Steigen beträgt bei der Hauptbahn 337,02, bei der Zweigbahn 11,40 Fuß.

43. Das Fallen beträgt bei der Hauptbahn 427,10, bei der Zweigbahn 44,82 Fuß.

45—49, 53—57 u. 62—67. Nach der Fassung des Formulars zur Statistik kann z. B. eine Steigung von 1:900 sowohl bei Pos. 46 als bei Pos. 47 und eine Curve von 800 Ruthen Radius sowohl bei Pos. 62 als bei Pos. 63 aufgenommen werden. Bei der Aufstellung der statistischen Materialien pro 1863 ist nach der ersteren, gegenwärtig nach der letzteren Methode verfahren worden, woraus sich die Differenz der gegenwärtigen Angaben gegen diejenigen von 1863 erklärt.

52. Die Steigung von 1:128 liegt in der Hamburg-Bergedorfer Bahn unter der Empfangshalle zu Hamburg, im Uebrigen beträgt die stärkste Steigung in der Bahn 1:300, dies jedoch auch nur auf ganz kurzen Strecken als Anrampung vor und hinter einigen Brücken.

60. Der stärkste Fall in der Hauptbahn von 1:300 ist, wie in der Erläuterung zu Kol. 52 bemerkt, nur hinter Brücken auf kurzen Strecken angewendet, sonst ist hier, wie dort, 1:400 die stärkste Steigung.

Der stärkste Fall in der Zweigbahn von 1:228 ist nur einmal am Bahnhofe Büchen angewendet.

66. Diese Curve liegt in der Zweigbahn.

67. Ueber 100 Ruthen Radius ist nur eine Curve in der Zweigbahn vorhanden und zwar auf dem Bahnhofe zu Büchen die Abzweigung aus der Hauptbahn.

68. Der kleinste Radius in der Hauptbahn beträgt 250 Ruthen, ist jedoch nur bei 2 Curven angewendet, sonst sind die Radien in den Curven der Hauptbahn nicht unter 300 Ruthen, meist aber bedeutend größer.

Der Radius von 62,9 Ruthen in der Zweigbahn ist nur für die Abzweigung auf dem Bahnhofe zu Büchen angewendet, sonst ist der kleinste Radius in den Curven der Zweigbahn 200 Ruthen.

71. Außerdem sind 27 portative Apparate vorhanden, die in den Zügen mitgeführt werden. Mit denselben kann aus allen mit Glockensignalen versehenen 287 Wärterbuden von der Strecke aus gesprochen werden.

75—87. Das Anlage-Kapital (Kol. 75—87) ist in der Weise angegeben, wie es von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die durch dieselbe erbauten 37,63 Meilen (Kol. 9) verwendet worden ist. Für die im Betriebe vereinigten 39,72 Meilen (siehe oben ad I), also einschließlich der gepachteten Hamburg-Bergedorfer Bahn, beträgt das Anlage-Kapital:

Kol.	75.	Im Ganzen concessionirt	16 298 000	Thlr.
„	76.	Vorarbeiten	927 636	„
„	77.	Grunderwerb	1 528 154	„
„	78a.	Erdarbeiten	2 025 769	„
	b.	Böschungen und Futtermauern	237 626	„
		zu übertragen	4 719 185	Thlr.

	übertragen	4 719 185 Thlr.
Kol. 78c.	Einfriedigungen	64 862 „
d.	Wege-Uebergänge	61 567 „
e u. f	Brücken (kleine u. große)	1 614 751 „
„ 79.	Oberbau	4 230 338 „
„ 80a u. b.	Telegraphen	108 457 „
„ 81.	Bahnhöfe und Wärterhäuser	2 523 796 „
„ 83.	Betriebsmittel	1 581 084 „
„ 84.	Insgemein	1 393 960 „
„ 85.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals	16 298 000 Thlr.
„ 86.	pro Meile Bahnlänge	410 322 „
	„ Kilometer „	54 477 „
„ 87a.	Stamm-Actien	9 548 000 „
„ 87c.	Prioritäts-Obligationen	6 750 000 „

90. Aus den Betriebs-Ueberschüssen sind verwendet:	bis Ende 1867.	pro 1868.
a) für Ergänzung der Betriebsmittel	2 591 244 Thlr.	249 756 Thlr.
b) „ Erweiterung der Bahnanlagen, Neubau von Gebäuden, Reparatur von Brücken und Gebäuden ɩc.	879 134 „	111 206 „
zusammen	3 470 378 „	360 962 Thlr.

109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, Güterwagen verwendet; es ist deshalb hier nur die Gesammt-Ladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben worden.

135. Bei Berechnung des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile ist das verbrauchte Quantum auf Coaks reducirt; es sind 1 Scheffel Englische Steinkohlen = 70 Pfd. Coaks, 1 Centner Schlesische Steinkohlen = 70 Pfd. Coaks und 1 Tonne Braunkohlen = 3 Ctr. Kohlen = 80 Pfd. Coaks gerechnet worden.

178b. Einschließlich der auch in Kol. 167 aufgeführten 4963 Hunde.

185b. Dies sind die von den Equipagen (Kol. 177a) zurückgelegten Centnermeilen, diejenigen für die übrigen Fahrzeuge sind in Kol. 183d mitenthalten.

243. In dieser Summe sind auch die Beleuchtungskosten der Wartezimmer, Perrons, Bahnhöfe, Vorplätze ɩc. enthalten.

244. Diese Summe enthält die Löhne der Bodenarbeiter, Material zum Verladen der Güter und die Kosten für An- und Abfuhr derselben, soweit letztere in den Frachtsätzen miterhoben, die Leistungen also durch die Bahnverwaltung bewirkt werden.

245. Hierin sind die Löhne für Wagenschieben, Wasserpumpen und ähnliche Arbeiten auf den Bahnhöfen enthalten.

248. Desgl. hier die Beleuchtungs-Kosten der Expeditions-Lokale.

252. In dieser Summe sind unter anderen Ausgaben auch die Kosten des Inventariums, der Geräthe, Feuerversicherungs-Prämien u. s. w. enthalten.

263. Dies ist der Pachtzins für die Hamburg-Bergedorfer Bahnstrecke und die fortlaufende Vergütigung an die Magdeburg-Halberstädter (früher Magdeburg-Wittenbergesche) Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau der Elbbrücke bei Wittenberge.

271. Der Betrag der Eisenbahnsteuer (87 500 Thlr.) ist statutenmäßig zur Amortisation der Stamm-Actien Litt. B. verwendet und in Kol. 270b mitenthalten.

272a. An Dividenden sind gezahlt:
auf die Stamm-Actien Litt. A von 5 000 000 Thlrn. 9½ Proc. }
„ „ „ „ B „ 3 000 000 „ 8½ „ } durchschnittlich also 9,125 Proc.

280. Außerdem sind Materialbestände im Werthe von 175 836 Thlrn. vorhanden, einschließlich deren das Vermögen des Reservefonds am Jahresschlusse 929 498 Thlr. betrug.

281—284. Ein besonderer Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus dem Reservefonds und den Betriebs-Einnahmen (vergl. Kol. 90) erfüllt wird.

332. Außerdem erlitten die Berlin-Hamburger Wagen auf fremden Bahnen bis ult. 1857 . . 20 Achsbrüche, von 1858—1868 aber keinen Achsbruch.

29b. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ist an die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft auf unbestimmte Zeit verpachtet. Die Direktion dieser Gesellschaft leitet den Betrieb und ertheilt der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft vierteljährlich genaue Berechnungen der Betriebs-Resultate.

Im Uebrigen wird auf die ausführlichen Mittheilungen in den Jahrgängen 1858 und 1859 der Statistik (S. 31 resp. 42) verwiesen.

II. **Verkehr und Ertrag.** Auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn sind von den regulären Transporten der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1868 befördert worden: 481 989 Personen, 8 391 486 Z.-Ctr. Frachtgüter u. s. w., wie dies in Kol. 158—178 der Tabellen unter „Hamburg-Bergedorf" näher angegeben ist.

Die in Kol. 202—217 aufgeführten Brutto-Einnahmen für diese Transporte (nach Vorwegnahme der Kosten für An- und Abfuhr, Auf- und Abladen, Brücken- und Schleusengeld u. s. w.) haben betragen:

auf der Strecke Hamburg-Bergedorf

für Personen-Beförderung . . .	95 260 Thlr.	für Vieh-Transporte	14 862 Thlr.
„ Reisegepäck	2 681 „	Extraordinaria	3 630 „
„ Eil- und Frachtgüter . .	128 557 „	für Beförderung der Posten .	6 749 „
„ Equipagen	735 „	zusammen	252 474 Thlr.

Davon hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft als kontraktlichen Betriebs-Einnahme-Antheil 126 237 Thlr. erhalten, die übrigen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für den Betrieb verbliebenen 126 237 Thlr. sind in Kol. 235 u. 253 (34 748 + 91 489 Thlr.) als Betriebs-Ausgaben aufgeführt.

Außer dem vorerwähnten Betriebs-Einnahme-Antheile hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft 130 270 Mark Banko Zinsen für die Bahnhöfe (in Kol. 219 mitenthalten) von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft empfangen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Die unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn in den Tabellen aufgeführten Notizen der Betriebs-Resultate umfassen, wie ad I des betreffenden Berichts angegeben, gleichzeitig die Strecke Hamburg-Bergedorf. Um den Verkehr und Ertrag derselben ersichtlich zu machen, sind die speziell auf die Strecke Hamburg-Bergedorf bezüglichen Notizen in den Tabellen (Kol. 158—218, 235 u. 236, 253, 285, 286 u. 288) besonders aufgeführt, zur Unterscheidung von den Berlin-Hamburger Notizen (unter denen dieselben mitenthalten sind) aber durch kleineren Zahlendruck dargestellt. Alle übrigen, ausschließlich das Hamburg-Bergedorfer Unternehmen betreffende Notizen (Kol. 1—14, 75—88, 219—222, 261—272 u. 290—296) sind mit den gewöhnlichen Ziffern gedruckt.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

204. Hierin sind 3630 Thlr. extraordinäre Einnahmen enthalten.

219. Dies sind die von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Bahnhöfe empfangenen Zinsen (siehe ad II dieses Berichts) und anderweitige Einnahmen.

269. In dieser Summe sind 207 Thlr. Zuschuß aus den Einnahmen des Jahres 1869 enthalten.

270—272. Die Zinsen, Dividende, Amortisationsbeträge und Eisenbahnsteuern werden in Banko Mark bezahlt, deren Betrag hier zum Durchschnitts-Course der Einnahmen auf Thaler reducirt ist.

30. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Im Jahre 1868 wurden die Geleis-Anlagen in Groß-Kreutz erweitert und in Genthin umgebaut.

2. **Stationsbauten.** In Folge der am 1. Oktober 1868 ausgeführten Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Berlin sind in dem, der Gesellschaft gehörigen Grundstücke in der Köthener Straße 8/9 zu Berlin für die verschiedenen Büreau's die erforderlichen Räume hergerichtet. In Potsdam ist eine neue Wagen-Werkstatt, da die bisherige den Bedürfnissen nicht mehr entsprach, und in Groß-Kreutz ein neues Stationshaus erbaut. In Genthin sind die Perrons und Rampen umgebaut, ein neuer Lokomotivschuppen für 12 Lokomotiven mit einer kleinen Werkstatt und einem Wohngebäude errichtet, der Güterschuppen vollendet, ein neues Wasserstationsgebäude und ein Kohlenschuppen erbaut. In Burg sind zur Vergrößerung des Bahnhofes, dessen Umbau demnächst erfolgen soll, die erforderlichen Erd-Arbeiten ausgeführt.

Mit dem Umbau des Berliner Bahnhofes wurde fortgefahren.

II. **Neue Bahnlinien.** Die Berlin-Potsdam-Magdeburger E.-G. hat beschlossen, die Bahnstrecke von Burg bis Magdeburg durch Verlegung der bisherigen Linie zu verkürzen, in gerader Linie von Burg nach Neu-Gerwisch zu bauen und von da ab die Stammbahn mittelst einer unterhalb Magdeburg in der Nähe des Herrenkruges herzustellenden Elb-Ueberbrückung über die Neustadt Magdeburg in die Stadt Magdeburg einzuführen, daselbst vor dem Ulrichsthore einen neuen Bahnhof anzulegen und von dem letzteren aus die Bahn weiter über Nieder-Dodeleben und Eilsleben nach Helmstedt im Anschlusse an die von der Braunschweigischen Regierung von Helmstedt nach Braunschweig zu bauende Bahn zu führen, sowie die Zweigbahn von Eilsleben auf Schöningen zu leiten und von hier aus dem schon bestehenden Bahnplanum entlang nach Jerxheim zu führen, gleichzeitig auch von dem jetzigen Magdeburger Bahnhofe einen Anschluß an die Magdeburg-Helmstedter Bahn bei Sudenburg herzustellen.

Diese Projekte haben die höhere Genehmigung erhalten und ist demgemäß auf Grund des zwischen den beiden bei diesen Anlagen betheiligten Regierungen unterm 27. Mai 1868 abgeschlossenen Staats-Vertrages der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft unterm 14. Dezember 1868 von Seiten der Königl. Preuß. Regierung und unterm 18. Februar 1869 von Seiten der Herzogl. Braunschweigischen Regierung die Concession zum Baue und Betriebe der vorerwähnten Eisenbahn-Anlagen ertheilt.

Das zur Herstellung der neuen Bahn-Anlagen und zum Umbau des Berliner Bahnhofes erforderliche Anlage-Kapital ist auf 12 000 000 Thlr. bemessen und soll durch Ausgabe von 50 000 neuen Stamm-Actien à 100 Thlr. und durch 7 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen beschafft werden. Die Emission der neuen Stamm-Actien ist einstweilen noch ausgesetzt; dagegen sind die auf Grund des Privilegiums vom 11. Januar 1869 emittirten Prioritäts-Obligationen im Betrage von 7 000 000 Thlrn., welche vom 1. Januar 1869 mit 5 Proc. verzinst werden, begeben und der Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt zum Course von 98% überlassen worden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14b. Die Elbbrücken bei Magdeburg wurden am 19. August 1848 dem Betriebe übergeben.

234. Hierin sind 11 283 Thlr. Abgaben, Lasten und Renten (einschließlich der Magdeburger Bahnhofsrente) enthalten.

244. Diese Summe repräsentirt die Kosten der An- und Abfuhr der Güter incl. der Erhaltung der Roll- und Stadtgüterwagen.

290 u. 293. Nach dem Etat der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn (und den vorliegenden statistischen Notizen) wird nur die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe gebucht. Uebereinstimmend hiermit haben die Einnahmen des Jahres 1867 . . 2 581 655 Thlr. und die Ausgaben 1 035 777 Thlr. betragen, welche Summen diesen Vergleichungen zu Grunde gelegt worden sind.

31. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

	Bahnkörper.	Betriebslänge.	Bahnkörper.	Betriebslänge.
	Meilen.		Meilen.	
1) Die **Stammbahn** mit den Strecken:				
a) Berlin-Stettin	17,858	17,83		
b) Stettin-Stargard	4,59	4,66		
c) Neustadt-Eberswalde-Wriezen	4,01	4,00		
d) Pasewalk-Mecklenburgische Grenze	3,05	3,20		
zusammen	. .	. .	29,508	29,69
2) Die **Hinterpommersche** E. mit den Strecken:				
a) Stargard-Belgard-Cöslin	17,94	18,01		
b) Belgard-Colberg (Bahnkörper incl. Colberger Hafenbahn)	4,89	4,79		
zusammen	. .	. .	22,83	22,80
3) Die **Vorpommersche** E. mit den Strecken:				
a) Angermünde-Anclam-Stralsund (Bahnkörper incl. Stralsunder Hafenbahn = 0,374 Meilen)	22,794	22,54		
b) Pasewalk-Stettin	4,92	5,56		
c) Züssow-Wolgast (Bahnkörper incl. Wolgaster Hafenbahn = 0,156 M.	2,506	2,37		
d) Hafenbahn bei Greifswald	0,23	—		
zusammen	. .	. .	30,45	30,47
Ueberhaupt			82,788	82,96

Den Durchschnittsberechnungen Kol. 86 ist die Länge des **Bahnkörpers**, allen übrigen dagegen die **Betriebslänge** zu Grunde gelegt worden.

II. Ueber die **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben** ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 172 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

III. **Bahn-Anlagen.**

a. **Stammbahn.**

Die im Jahre 1865 im Bau begonnene neue Bahnstrecke vom Personenbahnhofe über den neuen Central-Güterbahnhof bei Stettin bis zum Anschlusse an die alte Bahnstrecke wurde am 15. November 1868 dem Betriebe übergeben. Zu dem Bau-Kapital dieser Anlage hat der Baufonds der Vorpommerschen Eisenbahn 1 200 000 Thlr. beigetragen, während der Rest der Bausumme den Fonds der Hauptbahn zur Last fällt.

Die Länge dieser neuen Bahnstrecke vom Personenbahnhofe bis zum Anschlusse an den alten Bahnkörper in der Richtung nach Stargard i. Pom. beträgt 830 Ruthen und ist, soweit sie nicht vom Bahnhofe eingenommen wird, zweigeleisig ausgeführt. Dieselbe enthält folgende Bauwerke:

1) Eine Wege-Unterführung am linken Oderufer auf eisernen Säulen und mit eisernem Oberbau, 180 Fuß lang.
2) Im Zusammenhange mit derselben eine 438 Fuß lange eiserne Brücke über die Oder auf massiven Pfeilern mit Gitterträgern nach Schwedlerschem System mit einer Drehbrücke zum Durchlassen der Schiffe.
3) Im Zusammenhange mit jener Brücke einen 1080 Fuß langen Viadukt, wie ad 1 construirt, welcher zum Schutze der neben der Bahn stehenden Gebäude mit einem tunnelförmigen Blechdache versehen ist.
4) Im Zusammenhange mit diesem Viadukt eine 357 Fuß lange Brücke, wie ad 2 construirt, über den Parnitzstrom (Oderarm).
5) Eine 1176 Fuß lange Fluthbrücke am jenseitigen Ende des Central-Güterbahnhofes mit 14 Oeffnungen, wie ad 2 construirt.

Auf dem Güterbahnhofe sind erbaut: 5 Drehscheiben, 2 Schiebebühnen, 1 Lokomotivschuppen für 2 Lokomotiven, 1 Wasserstation, 6 Güterschuppen mit 116 628 Quadratfuß Grundfläche, 1 Expeditions-Gebäude, 3 Lastkrähne und kleinere Bauwerke.

Die **Bahnhofs- und Neben-Geleise** (außer dieser neuen Bahnstrecke) sind um 487,4 Ruthen vermehrt worden. Auf der Strecke sind 2444 Ruthen Geleise durch Einlage stärkerer Schienen umgebaut.

An **Stationsbauten** sind ausgeführt: 1 Anbau am Empfangshause auf Bahnhof Stettin mit 19 270 Quadratfuß und ein solcher am Empfangshause zu Falkenberg mit 1102 Quadratfuß Grundfläche, 1 Beamten-Wohnhaus auf Bahnhof Niederfinow mit 1200, ein Güterschuppen auf Bahnhof Berlin mit 31 465 Quadratfuß Grundfläche, 11 Familien- und 6 Wärterhäuser auf der Strecke.

Dagegen sind abgebrochen: 1864,2 Ruthen Bahnhofs- und Bahngeleise auf der verlassenen Bahnlinie bei Stettin, 5 Güterschuppen daselbst, 1 Lokomotivschuppen, 1 Wasserstation, 1 Schiebebühne, 1 Drehscheibe, 1 hölzerne Brücke im Oderthale von 4481 Fuß Länge. Anderweitig sind abgebrochen: 15 Wärterhäuser auf der Strecke.

b. **Hinterpommersche Bahn.**

Die Bahnhofs- und Nebengeleise sind um 135 lfde. Ruthen vermehrt worden, dagegen sind 90 lfde. Ruthen

Geleise abgebrochen. Die Haltestelle Fritzow ist in einen Bahnhof umgewandelt und hat ein Empfangshaus und einen Güterschuppen erhalten.

c. **Vorpommersche Bahn.**

Die Hafenbahnen bei Stralsund und Wolgast sind um 28 resp. 12 Ruthen verlängert.

Auf Bahnhof Stralsund ist ein Beamten-Wohnhaus mit 1988 Quadratfuß Grundfläche erbaut.

IV. **Betriebsmittel.**

a. **Stammbahn.**

7 Lokomotiven haben an Stelle der Pumpen und Kondensations-Vorrichtung je 2 Injektoren erhalten.

In 5 Personenwagen mit Postcoupé's sind die Sitzplätze von 9 auf 17 Plätze III. Klasse vermehrt; 2 Personenwagen I. u. II. Klasse sind in Wagen I., II. u. III. Klasse umgeändert. Hierdurch sind die Sitzplätze III. Klasse um 80 vermehrt und 6 Sitzplätze I. und 32 Sitzplätze II. Klasse in Abgang gekommen.

Neu beschafft sind 84 vierrädrige bedeckte Güterwagen. 40 Güterwagen haben an Stelle der Blattfedern Gummizug-Vorrichtungen erhalten.

Ausrangirt sind: 1 vierrädriger, 18 achträdrige bedeckte und 1 sechsrädriger offener Güterwagen.

b. **Hinterpommersche Bahn.**

12 Lokomotiven haben an Stelle der Pumpen und Kondensations-Vorrichtung je 2 Injektoren erhalten. 10 Lokomotiven sind mit je 1 Exhaustor und 1 Nebenrohr zur Dampfausströmung versehen worden.

c. **Vorpommersche Bahn.**

14 Lokomotiven haben an Stelle der Pumpen und unter Wegfall der Kondensations-Vorrichtung je 2 Injektoren erhalten.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Auf jede von den Personenwagen zurückgelegte Achsmeile kamen durchschnittlich:

bei der Stammbahn . . . 6,07 Personenmeilen und eine Einnahme von 16,216 Sgr.
„ „ Hinterpommerschen E. 3,65 „ „ „ „ „ 9,585 „
„ „ Vorpommerschen E. 4,17 „ „ „ „ „ 10,494 „

Auf jede von den Lastwagen (excl. der Arbeitswagen) zurückgelegte Achsmeile kamen durchschnittlich:

bei der Stammbahn . . . 27,55 Centnermeilen und eine Einnahme von 8,189 Sgr.
„ „ Hinterpommerschen E. 22,43 „ „ „ „ „ 5,884 „
„ „ Vorpommerschen E. . 21,33 „ „ „ „ „ 5,999 „

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Die Beamten der Strecke Stettin-Stargard nehmen an einer besonderen Pensionskasse Theil, weil diese Strecke bis zum 1. Januar 1860 an die Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet war und die von der Verwaltung derselben angestellten Beamten mit ihren bis dahin erworbenen Pensions-Ansprüchen von der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft übernommen worden sind.

Außerdem besteht noch für die sämmtlichen Beamten der Berlin-Stettiner Eisenbahn (mit Ausnahme derjenigen der Strecke Stettin-Stargard) eine Sterbekasse, welche ult. 1868 mit einem Bestande von 35 548 Thlrn. abschloß und 2448 Mitglieder zählte.

VII. **Neue Bahnlinien.** Der Bahnkörper der 9 Meilen langen Abtheilung Cöslin-Stolp der Cöslin-Danziger Eisenbahn war am Jahresschlusse der Vollendung nahe, auch waren die Oberbau-Materialien zum größten Theile beschafft, der Oberbau theilweise gelegt und die Hochbauten zum Theil ausgeführt. Am 1. Juli 1869 ist diese Abtheilung dem Betriebe übergeben worden. Auf der Abtheilung Stolp-Danzig waren ult. 1868 die Erdarbeiten und die Brückenbauten größtentheils in Angriff genommen.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Alle 3 Linien.

11. Die Bahn- und Betriebslängen sind ad I dieses Berichts spezifizirt.

Stammbahn.

13. Von der Bahnlänge sind doppelgeleisig die Strecken:

Berlin-Angermünde (mit Einschluß der Bahnhöfe)	18 911,4	Ruthen,
bei Bahnhof Caselow von Station 13,31—13,36	114,5	„
von der Abzweigung der Vorpommerschen Bahn bei Stettin bis zum Bahnhofe bei Stettin	1186,4	„
vom Personenbahnhofe Stettin (mit Einschluß desselben) über den Güterbahnhof bis Station 0,39 in der Richtung nach Stargard	1101,3	„
vom Bahnhof Finkenwalde bis zum Bahnhof Alt-Damm, von Station 0,91 bis 1,16	500,0	„
zusammen	21 813,6	Ruthen
	= 10,91	Meilen.

32, 39 u. 40. Da die Geleise mehrmals vor ihrer gänzlichen Abnutzung mit schwereren Schienen versehen worden und in den früheren Jahren die erforderlichen Ermittelungen unterlassen sind, so können Angaben über die bis jetzt stattgefundene Erneuerung des Oberbaues nicht gemacht werden.

Vorpommersche L.

78e. Hierin sind auch die Kosten der Futtermauern und der Wege-Unter- und Ueberführungen enthalten.

80b. Ebenso hier die Kosten der Wärter-Etablissements.

82. Hierin sind 1 200 000 Thlr. Beitrag zum Bau des Central-Güterbahnhofes bei Stettin enthalten.

Stammbahn.

85. Hierin ist auch der Beitrag von 1 200 000 Thlrn. aus dem Baufonds der Vorpommerschen Bahn zum Bau des Central-Güterbahnhofes bei Stettin enthalten.

87a. Von diesen Actien waren am Jahresschlusse 9 074 000 Thlr. begeben.

Hinterpommersche L.

89. Außerdem garantirt die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft ½ Proc. Zinsen, so daß die Verzinsung der Obligationen 4 Proc. beträgt.

Vorpommersche L.

96d. Außerdem ist noch ein vierrädriger Salonwagen vorhanden, dessen Anschaffungskosten (3000 Thlr.) in Kol. 114a mitenthalten sind.

Alle 3 Linien.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der Reserve-Achsen (cfr. Kol. 108).

137a. Dies sind die Kosten des verbrauchten Brennmaterials, während in Kol. 238 die sich in Folge der Repartition (siehe ad II dieses Berichts resp. Statistik pro 1865 S. 172) ergebenden Beträge aufgeführt sind.

156 u. 157. Bei Berechnung der Wagenmiethen der verschiedenen Bahnlinien werden die residuarischen Beträge ermittelt und ausgezahlt. Die betreffende Miethe für die Gesammtleistungen kann daher nicht angegeben werden.

172a. Hierin ist das für den eigenen Bedarf transportirte Quantum Steinkohlen nicht enthalten.

219. Die hier aufgeführten Summen enthalten:

bei der	Stammbahn. Thlr.	Hinterpommerschen E. Thlr.	Vorpommerschen E. Thlr.
Ueberschuß aus dem telegraphischen Depeschen-Verkehre	2 450	620	1 110
Miethe für die Transportmittel	19 094	11 916	31 544
Insgemein, Pächte, Miethen, Zinsen	31 542	10 725	7 396
Erstattungen in Folge Repartition der Kosten für die Unterhaltung der Transportmittel	—	4 891	—
zusammen	53 086	28 152	40 050

234. Von den hier aufgeführten Summen kommen auf:

Heizung, Reinigung, Erleuchtung der Lokale und Erleuchtung der Bahnhöfe und der Bahn	18 289	6 115	9 649
Extraordinaire Ausgaben	635	475	2 032
zusammen	18 924	6 590	11 681

238, 239 u. 241. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, während der Arbeitslohn in Kol. 237 mitenthalten ist.

249. Hier sind aus dem zu Kol. 156 u. 157 angegebenen Grunde nur die residuarischen Beträge der Wagenmiethen angegeben.

252. Hiervon kommen auf:

bei der	Stammbahn. Thlr.	Hinterpommerschen E. Thlr.	Vorpommerschen E. Thlr.
Tagelohn der Gepäckträger, Arbeiter in den Materialien-Depots, diverser Bahnhofs-Arbeiter, Unterstützungen der Arbeiter, Kranken- und Sterbe-Kasse	13 935	4 820	6 016
Erleuchtung der Lokale und für Geräthe	14 465	5 003	6 245
Abgaben, Versicherungsprämien für Gebäude, Geräthe und Materialien und auf extraordinäre Ausgaben	5 048	1 746	2 179
zusammen	33 448	11 569	14 440

Hinterpommersche E.

270a. Außerdem hat zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Staat 302 898 Thlr. und die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft 54 346 Thlr. beigetragen.

Vorpommersche E.

270a. Außerdem sind zur Verzinsung des Anlage-Kapitals aus der Staatskasse 379 042 Thlr. gezahlt.

Alle 3 Linien.

283a. Diese Summen sind bereits in den Ausgaben Kol. 224 (theilweise) und 225—228 enthalten.

283b. Ebenso sind die hier aufgeführten Summen bereits in den Ausgaben Kol. 246 u. 247 enthalten.

284. Außerdem waren am Jahresschlusse Materialien im Bestande verblieben, deren Werth betrug:
bei der Stammbahn 60 173 Thlr., bei der Hinterpommerschen E. 25 260 Thlr., bei der Vorpommerschen E. 24 641 Thlr.

32. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** 1. Geleise. Auf der Strecke Breslau-Waldenburg sind 902,6 lfde. Ruthen und auf der Strecke Liegnitz-Frankenstein 4 365 lfde. Ruthen 4½" hohen Schienengestänges durch 5" hohe 21 Fuß lange Schienen ersetzt worden. Außerdem wurden auf den Stationen Breslau, Schmolz, Canth und Ingramsdorf zusammen 294 lfde. Ruthen 4" hohe Schienen durch 5" hohe ersetzt.

Auf der Abtheilung Breslau-Waldenburg wurde eine in der Nähe der Station Canth in Folge nasser Witterung entstandene Abrutschung von circa 200 □Ruthen regulirt. In den auf dieser Abtheilung befindlichen eisernen Brücken wurden 29 Stück neue Balken, sowie der Bohlenbelag derselben durch 2725 Quadratfuß Bohlen ergänzt. 75 Wege-Uebergänge sind durch theilweise Ergänzung des Bohlenbelags mit 6313 Quadratfuß Bohlen hergestellt und zwei neue Drahtzugbarrièren errichtet worden.

Die Wärterbuden wurden um 10 Stück vermehrt.

Zur Unterhaltung der beiden Viadukte bei Schweidnitz waren unter Anderem 214 Stück neue kieferne Balken und 3201 Quadratfuß 3" starke Bohlen erforderlich.

Im Monat Oktober 1868 ist der Bau des zweiten Geleises zwischen Königszelt und Altwasser begonnen worden und sind die Durchlässe, ein Theil der Erdarbeiten und der größere Theil der Felssprengung bereits vollendet, die größeren und kleineren Brücken in Angriff genommen.

Sämmtliche Drahtzugbarrièren sind zum Selbstöffnen eingerichtet und sämmtliche Kommunikationswege mit neuen Warnungstafeln versehen worden.

2. **Stationsbauten.** Die Büreau-Lokalitäten und mehrere Dienstlokale und Wohnungen wurden erweitert resp. renovirt. In Königszelt wurde die Erweiterung des Empfangs-Gebäudes in Angriff genommen, in Jauer eine neue Viehrampe errichtet und in Reichenbach der Lokomotivschuppen neu gedeckt.

II. **Industrielle Anlagen.** In der Werkstätte zu Breslau sind im Jahre 1868 durchschnittlich 107 Arbeiter beschäftigt gewesen; dieselben haben an Löhnen 32 674 Thlr. erhalten.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 6 Stück dreifach gekuppelte Lokomotiven und Tender, 6 Vieh- und Pferdewagen vermehrt. Alsdann ist durch Umbau eines bedeckten Güterwagens noch ein Pferdewagen hinzugekommen, wogegen sich die bedeckten Güterwagen durch Ausrangirung um einen und durch Umbau um einen, zusammen um 2 und die Zahl der offenen durch Ausrangirung achträdriger Fahrzeuge um 19 Stück vermindert hat.

IV. **Personen-Verkehr.** Vom 15. März 1868 ab wurden Tagesbillets mit 24stündiger Gültigkeit für die Wochentage und mit 3tägiger Gültigkeit für die Sonn- und Festtage ausgegeben.

Kranke oder durch andere Gründe an der Benutzung gewöhnlicher Personenwagen verhinderte Personen werden auf besonderen Antrag in gedeckten Güterwagen zum Preise von 7½ Sgr. pro Achse und jede angefangene Meile nebst ihrem Bett befördert.

Auch ist bei Reisen einzelner Personen die Einstellung und Benutzung eigener, wie fremder Salon- und Gepäckwagen gestattet. Erhoben wird für die Einstellung eines Salonwagens das tarifmäßige Personengeld I. Wagenklasse nach der Anzahl der im Wagen mitreisenden Personen, mindestens aber 2½ Thlr. pro Meile, und für die Einstellung eines Gepäckwagens 25 Sgr. pro Meile. Gepäck, Equipagen, Pferde und Hunde dieser Personen unterliegen der gewöhnlichen Tarifbestimmung.

V. Der **Güter-Verkehr** wurde durch Ausdehnung des direkten Verkehrs erweitert und für mehrere Artikel Spezial-Tarife eingeführt.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions-Kasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht seit dem 1. Februar 1864 ein besonderer Sterbekassen-Verein unter den Beamten und Arbeitern. Für jeden Sterbefall werden 50 Thlr. Unterstützung gezahlt, welche von den Mitgliedern beigetragen werden.

Für die Werkstatts-Arbeiter besteht seit längerer Zeit unter Aufsicht des Direktoriums eine Kranken- und Unterstützungs-Kasse, welche ult. 1868 mit einem Bestande von 1398 Thlrn. abschloß.

VII. **Neue Bahnlinien.** In der General-Versammlung der Actionäre vom 27. Mai 1867 ist die Erweiterung des Unternehmens durch Fortführung der Frankenstein-Liegnitzer Bahnlinie über Grünberg und Glogau nach Rothenburg (Anschlußpunkt an die Märkisch-Posener Eisenbahn) beschlossen worden. Nachdem die Concession ertheilt, haben am 17. Dezember 1868 die Erdarbeiten auf der Strecke Liegnitz-Glogau im Liegnitzer Stadtforste bei Neurode begonnen.

Ferner ist durch Beschluß der außerordentlichen General-Versammlung vom 7. September 1868 der Verwaltungsrath der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft ermächtigt, die Eisenbahn von Rothenburg bis Swinemünde fortzuführen.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Einschließlich dreier stellvertretender Mitglieder.

5. Der Betriebs-Direktor bezieht neben seinem Gehalte eine Tantième von ½ Proc. des über 5 Proc. betragenden Reingewinns.

31. Von den Schienen liegen die leichten 16 und die schweren 5 Jahre.

71a. Außerdem sind noch 11 transportable Apparate vorhanden.

75. Für die Liegnitz-Rothenburger Bahn (siehe ad VII dieses Berichts) sind 5 300 000 Thlr. und für die Anlage des Doppelgeleises zwischen Königszelt und Altwasser, sowie zu Meliorationen des alten Unternehmens 1 200 000 Thlr. concessionirt. Dieses Kapital ist in Höhe von 3 400 000 Thlrn. in Stamm-Actien und 3 100 000 Thlrn. in Prioritäts-Obligationen emittirt, hierin aber nicht enthalten.

85. Außerdem sind für den Bau der neuen Bahnstrecke Liegnitz-Rothenburg einschließlich der Anlage des Doppelgeleises zwischen Königszelt und Altwasser bis ult. 1868 zus. 709 233 Thlr. und für den Bau der Bahn von Rothenburg bis Swinemünde 4831 Thlr. verausgabt.

159. Hierunter befinden sich 54 716 Personen, welche auf Tagesbillets befördert sind.

160. Desgl. hierunter 393 490 Personen.

162. Hierunter sind 37 494 Militair-Personen und 125 Post-Freipaß-Inhaber.

171 u. 174. Von den hier aufgeführten Gütern wurden 9 116 Ctr. frachtfrei befördert. Davon sind 4 054 Ctr. im Binnenverkehre befördert, 52 Ctr. im direkten Verkehre aufgegeben und 5 010 Ctr. im direkten Verkehre angekommen.

177a. Hierin sind 34 Leichen und 47 Militair-Fahrzeuge enthalten.

201b u. c. Für die auf Tagesbillets beförderten Personen wurden eingenommen: 26 826 Thlr in der 2. Klasse und 106 604 Thlr. in der 3. Klasse.

201e. Für Militair-Personen wurden 11 957 Thlr. vereinnahmt.

214a. In der hier aufgeführten Einnahme sind enthalten: 231 Thlr. für beförderte Leichen und 165 Thlr. für Militairfahrzeuge.

283a. Diese 4930 Thlr. repräsentiren die Differenz zwischen Nominal- und Coursworth verkaufter Effekten.

33. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet**, sowie über den Fahrdienst auf der 0,8 Meilen langen Verbindungsbahn in Frankfurt a. Main enthält der Jahrgang 1867 der Statistik S. 172 spezielle Mittheilungen.

Auf der Frankfurter Verbindungsbahn wurden im Jahre 1868 vor 1536 Zügen 1512 Nutz- und 97 122 Wagen-Achsmeilen zurückgelegt. Hiermit wurden befördert: zwischen dem Frankfurt-Hanauer Bahnhofe und den Westbahnen 2 770 744 Ctr., zwischen den Bahnhöfen und dem Mainhafen 601 157 Ctr., sowie gratis von den Bahnhöfen nach dem Zollhofe 259 428 Ctr., demnach in Summe 3 631 329 Ctr. Die Zunahme gegen das Vorjahr beträgt 856 045 Ctr. = 30,85 Proc. Sämmtliche Frachtgüter haben 3 201 036 Centnermeilen zurückgelegt. Die Einnahmen aus diesem Frachtgut-Transporte und einigen anderen Beförderungen haben 11 187 Thlr. betragen, d. i. 1766 Thlr. = 18,74 Proc. mehr, wie im Vorjahre. Eingenommen sind durchschnittlich pro Centner Frachtgut 1,092 Pfge. Die Ausgaben für diesen Fahrdienst sind wegen theilweiser anderweitiger Verwendung der Lokomotiven und des Personals nicht genau auszuscheiden und können etwa auf 7500 Thlr. geschätzt werden.

Die auf der Verbindungsbahn zurückgelegten Nutzmeilen, das Quantum und die Kosten des dabei verbrauchten Brenn- und Schmiermaterials (6505 Ctr. Kohlen und Holz im Werthe von 1900 Thlrn., sowie Schmier- und Putz-Materialien im Werthe von 200 Thlrn.), ferner die Ausgaben für das dabei verwendete Dienst-Personal und die Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen, sowie andere Nebenkosten sind in den correspondirenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 121c, 122, 123c, 124c, 125, 129, 135, 137, 144b, 148, 237, 238, 239, 241, 246a u. b, 249, 253, 254a u. b, 264 und 265a u. b) enthalten. Ebenso sind die Einnahmen aus dem Verbindungsbahn-Fahrbetriebe in den entsprechenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 219, 220. 221a u. b und 222c) enthalten. Dagegen sind die zurückgelegten Wagen-Achsmeilen und die beförderten Güter in den Kol. 152, 153, 170—174, 183c u. d, 184, 188c u. d, 189 u. 190b außer Berücksichtigung geblieben.

II. **Bahn-Anlagen.** Zur Aufnahme des mit der Vollendung der Bebra-Hanauer Bahn (am 15. Dezember 1868) der Frankfurt-Hanauer Bahn zufließenden Norddeutschen Verkehrs wurde eine bedeutende Ausdehnung der bestehenden Einrichtungen unerläßlich.

Die Vervollständigung der Bahn-Anlagen umfaßt hauptsächlich: die Anlage des zweiten Geleises zwischen Frankfurt und Hanau mit einem besonderen eisernen Oberbau der Brücken über den Kinzigfluß und Saligsbach, die Erweiterung des Frankfurter Bahnhofes vorzugsweise für den Güterverkehr mit Rangir- und Abstell-Geleisen, 2 großen u. 1 kleineren Güterschuppen, Büreau's für die Güter- und Steuer-Expeditionen, die Umänderung des derzeitigen Bahnhofes zu Hanau in eine Personen-Station und die Anlage eines eigenen Güterbahnhofes daselbst mit den nöthigen Veränderungen in dem zwischen beiden liegenden Zollhofe, die Erbauung einer massiven Central-Lokomotiv-Remise für 8 Lokomotiven, sowie die Aufstellung provisorischer Lokomotivschuppen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 5 Lokomotiven, 4 Personenwagen I. u. II. Klasse, 6 Gepäck- und 25 bedeckte Güterwagen vermehrt, von denen jedoch nur die letzteren im Jahre 1868 in Benutzung genommen wurden.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse besteht für die Arbeiter der Reparatur-Werkstätte ein auf Gegenseitigkeit begründeter Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher durchschnittlich 90—100 Mitglieder zählte, 433 Thlr. vereinnahmte, an 70 Mitglieder und an Kosten 268 Thlr. verausgabte und am Jahresschlusse 657 Thlr. besaß.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

10b. Dies ist die von der Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Grenze bei Kahl bis Aschaffenburg.

15—74. Die Beschreibung der Bahn bezieht sich nur auf die eigene Strecke von Frankfurt a. M. bis zur Landesgrenze bei Kahl.

83. Diese Summe enthält auch die Kosten des zweimaligen Umbaues der Betriebsmittel (einmal vom Vereins-System auf das Niederpuffer- und Bremssystem der Bayerischen Staatsbahnen und dann wieder auf Ersteres zurück) von 71 214 Thlrn.

96d. Außerdem sind noch zwei zusammengehörige Gallawagen für Allerhöchste Herrschaften vorhanden.

113—116. Dies sind die wirklichen Anschaffungskosten ohne Berücksichtigung der Ausgaben von 71 214 Thlrn. für den zweimaligen Umbau.

121c, 123c u. 124c. Hierin sind auch die Leistungen auf der Frankfurter Verbindungsbahn enthalten.

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen entfallen 34 605 auf die Hauptbahn und 1512 auf die Verbindungsbahn.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden „Tannenzapfen" verbraucht.

129b u. c u. 135. Der Gesammt-Verbrauch an Kohlen hat betragen: auf der Hauptbahn 50 013 Ctr. und auf der Verbindungsbahn 6505 Ctr. Der Durchschnitts-Verbrauch pro Nutzmeile beträgt auf der Hauptbahn 144,5 Pfd. und auf der Verbindungsbahn (mit täglich nur 4 Fahrten à 1 Meile, aber lang andauerndem Rangirdienst) 430,2 Pfd.

Pro Achsmeile wurden verbraucht: für die Hauptbahn 3,288 Pfd. und für die Verbindungsbahn 6,708 Pfd.

137. Die Kosten des verbrauchten Brennmaterials haben betragen:

für die Hauptbahn 13 727 Thlr. überhaupt, 11,90 Sgr. pro Nutz- und 3,25 Pfge. pro Achsmeile,
„ „ Verbindungsb. 1 781 „ „ 35,34 „ „ „ „ 6,60 „ „ „

146. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen kann nicht angegeben werden, weil die von den Post- und Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen nicht besonders notirt werden, überhaupt spezielle Notizen über die Leistungen und Ausnutzung der Wagen nicht vorhanden sind.

147. Die Verwendung der offenen Güterwagen zu Material-Transporten wird nicht notirt.

152a. Außerdem sind auf der Verbindungsbahn 97 122 Achsmeilen zurückgelegt worden.

153a. Einschließlich der vorerwähnten Achsmeilen würde deren Gesammtzahl 1 618 169 betragen.

165 u. 166b. Das Freigewicht im Lokal-Verkehre à 40 Pfd. und im direkten Verkehre mit Preußen, Sachsen und Oesterreich à 50 Pfd. pro Person wird nicht notirt.

219. Hierin sind 11 187 Thlr. Einnahmen für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn (siehe ad I dieses Berichts) enthalten.

223. Dies sind nur die Besoldungen des Bahn-Ingenieurs und der 4 Bahn-Aufseher. (Siehe Erläuterung zu Kol. 237.)

224. Die Erneuerungskosten eines Theils des Geleises (13 249 Thlr.) und von 6 Drehscheiben (3785 Thlr.) erscheinen in Kol. 283a.

226. Hierin sind 256 Thlr. Kosten der Unterhaltung der Mobilien und 1002 Thlr. Unterhaltungskosten der äußeren Bahnhofs-Anlagen enthalten.

231. Die verschiedenen Steuern (einschließlich 4286 Thlr. Eisenbahnsteuer) betragen 4640 Thlr. und die Feuerversicherungs-Prämien 1882 Thlr.

234. Diese Summe repräsentirt den Antheil an den Unterhaltungskosten des mit der Bayerischen Staatsbahn und der Hessischen Ludwigsbahn gemeinschaftlich benutzten Bahnhofes in Aschaffenburg.

237. Die hier aufgeführte Summe enthält auch die Besoldungen des Bahnbewachungs-Personals (Bahn- und Weichenwärter und deren Ablösung).

237—253. Hierin sind überall die Kosten für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn mit einbegriffen.

243. Dies sind die Kosten der Beleuchtung der Stationen, Wagenzüge und der Bahn, sowie die Unterhaltungskosten der Laternen.

245. Hier sind die Kosten des Betriebes der mechanischen Reparatur-Werkstätte aufgeführt.

248. In dieser Summe sind die Gesammtkosten der Heizung der Stationen und Bahnwärterhäuser, sowie die Unterhaltung der Feuerstellen enthalten.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

252. Die hier aufgeführte Summe enthält: die Kosten der Anschaffung und Instandhaltung verschiedener Geräthschaften und Materialien (1946 Thlr.), die Vergütigung für gemiethete Lokomotiven und Wagen (6818 Thlr.), die Unkosten durch Unfälle (687 Thlr.), Porto und kleine Ausgaben (645 Thlr.) und Pensions-Aufbesserungen (562 Thlr.).

266a u. b. Mit Rücksicht auf das in den Bemerkungen zu Kol. 223, 224, 231, 237, 243, 245, 248 u. 252 Gesagte sind diese Procentsätze zu correcten Vergleichungen mit denen anderer Bahnen nicht durchweg geeignet.

268a. Dem Betriebs-Ueberschusse von . . . . 149 791 Thlr.
treten hinzu: verschiedene Einnahmen an Zinsen mit . . . . 3 118 „
und ein von der Hessischen Ludwigsbahn zu leistender vertragsmäßiger Zuschuß von . . . 2 104 „
so daß in den Kol. 270—275 . . . . 155 013 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

282. Diese 17034 Thlr. wurden aus dem Betriebs-Ueberschusse zur Erneuerung eines Theils des Geleises und von 6 Drehscheiben überwiesen. (Siehe Kol. 224 u. 275.)

295. Diese Verminderung ist eine Folge der sehr vermehrten Ausgaben für die Vorkehrungen zur Aufnahme des Norddeutschen Verkehrs durch die Betriebs-Eröffnung der anschließenden Bebra-Hanauer Bahn. (Siehe ad II dieses Berichts.)

34. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat auch im Jahre 1868 den ökonomischen Betrieb der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn geleitet, während der technische Betrieb von der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft selbstständig ausgeführt wurde.

Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 219 enthalten.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15. Auf der Strecke Itzehoe-Glückstadt hat der Bahndamm eine Kronenbreite von 14 Fuß und auf der Strecke Glückstadt-Elmshorn 20 Fuß.

196—200. Privat-Depeschen-Verkehr findet auf der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn nicht statt.

234. In dieser Summe ist der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten für Unterhaltung und Verwaltung des Bahnhofes Elmshorn, welche nach den diese Station berührenden Zügen repartirt werden, im Betrage von 3855 Thlrn. mitenthalten.

255. Desgleichen hier der an dieselbe gezahlte Antheil an den Kosten des mit derselben gemeinschaftlichen Hauptbüreaus, welche nach den Einnahmen repartirt werden, im Betrage von 1400 Thlrn.

35. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Hessischen Ludwigsbahn umfaßt:

A. folgende 3 im Centralbahnhofe Mainz sich vereinigende Linien:

1) die Rheinbahn a) von Mainz über Oppenheim nach Worms resp. der Landesgrenze . . 6,29 Meilen,
b) " Mainz über Ingelheim nach Bingen . . . . 4,26 "

2) die Main-Rhein-Bahn von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg . . . . . . 9,91 "

3) die Main-Bahn von Mainz (Bischofsheim) nach Frankfurt a. M. (Einmündung in die Main-Neckar-E.) . . . . 3,54 "
nebst der mit der Main-Neckar-E. gemeinschaftlich benutzten Strecke von der Einmündung in dieselbe bis Frankfurt a. M. 0,39 "

B. die Worms-Alzeyer Bahn von . . . . 3,97 "

zusammen 28,36 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Zur Anlegung des zweiten Geleises zwischen Bischofsheim und Darmstadt auf der Strecke Mainz-Aschaffenburg wurde die nöthige Verbreiterung des einspurigen Bahnkörpers vorgenommen. Auf derselben Bahnstrecke erhielten die Stationen Nauheim und Messel Ausweichen und Seitengeleise, die Station Groß-Gerau ein zweites Ausweichegeleise und Messel eine Verladerampe.

Auf der Bahnstrecke Mainz-Worms wurde das Stationsgebäude zu Nierstein durch einen Anbau erweitert und eine Verbreiterung des Bahndammes zu Einrichtungen für den Güterverkehr vorgenommen.

In der Station Raunheim wurde eine Verladerampe erbaut.

In dem Centralbahnhofe zu Mainz wurde eine Vergrößerung des Wartesaals III. Klasse durch Vereinigung desselben mit dem anstoßenden Saale vorgenommen und ferner ein Schuppen für den Getreideverkehr errichtet.

Telegraphen. Die Verbindung sämmtlicher Hauptstationen durch Morse'sche Farbschreiber wurde im Jahre 1868 vollendet und außerdem in Folge Vereinbarung mit der Telegraphen-Direktion des Norddeutschen Bundes die Stationen Mainz, Bingen und Worms mit den gleichnamigen Stationen des Staats-Telegraphen in direkte telegraphische Verbindung gesetzt. Mit dem Schlusse des Jahres 1868 kam das „Reglement über die Benutzung der innerhalb des Norddeutschen Bundes gelegenen Eisenbahn-Telegraphen" auch für die Hessische Ludwigsbahn zur Geltung. Dieselbe ist nunmehr berechtigt, Privat-Depeschen von und nach ihren sämmtlichen Stationen (excl. Frankfurt a. M. und Aschaffenburg) zu befördern.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 5 Personenwagen I. u. II. Klasse, 4 desgl. III. Klasse, 7 Reisegepäckwagen mit Kabinets und 10 offene Güterwagen zum Transport von Langholz und dergl. vermehrt.

IV. **Neue Bahnlinien.** Die Vorarbeiten der neu projektirten Bahnlinien wurden beendigt und die Richtungen dieser Linien definitiv festgestellt. Diese Linien sind folgende:

a) in der Provinz Rheinhessen,

1) Linie Mainz-Alzey-Grenze bei Kirchheimbolanden,
2) " Alzey-Bingen mit Zweigbahn von Armsheim nach Flonheim,
3) " von Monsheim nach der Grenze gegen Grünstadt,
4) " " " über Wachenheim nach der Grenze gegen Marnheim.

Erstere Linie zweigt von der Mainz-Binger Bahn unterhalb Mainz ab, zieht über Gonsenheim, Nieder-Olm, Wörrstadt und Armsheim nach Alzey und von dort über Wahlheim nach der Bayerischen Grenze gegen Kirchheimbolanden. Diese Linie erhält eine Länge von 6,97 Meilen und als Maximum der Steigungen 1:80.

Die Linie ad 2 von Alzey nach Bingen hat mit der Mainz-Alzeyer Linie die Strecke von Alzey bis Armsheim gemeinschaftlich und zieht dann von Armsheim über Sprendlingen und Geusingen nach Kempten, von wo sie parallel mit der Mainz-Binger Bahn bis Bingen geführt wird. Diese Bahn hat eine Länge von 4,50 Meilen, von denen auf die gemeinschaftliche Strecke von Alzey bis Armsheim 1,04 Meilen entfallen. Die stärkste Steigung beträgt 1:100.

Die Zweigbahn von Armsheim nach Flonheim hat eine Länge von 0,74 Meilen mit Maximalsteigungen von 1:80.

Die beiden Strecken von Monsheim nach der Grenze erhalten 0,34 und 0,53 Meilen Länge und als stärkste Steigung 1:120.

b) in der Provinz Starkenburg,

1) Linie von Worms nach Bensheim,
2) " Darmstadt, Gernsheim, Hofheim mit Einmündung in die vorige Linie (Riedbahn),
3) " von Darmstadt über Reinheim, Wiebelsbach und Höchst nach Erbach mit Zweigbahn von Wiebelsbach nach Babenhausen (Odenwaldbahn).

Die Worms-Bensheimer Bahn berührt die Orte Hofheim, Bürstadt und Lorsch und schließt sich in Bensheim an die Main-Neckarbahn an. Die Verbindung über den Rhein bei Worms wird durch eine Trajekt-Anstalt hergestellt. Diese Bahn erhält eine Länge von 3,25 Meilen und 1:200 als stärkste Steigung.

Die Riedbahn führt von Darmstadt über Griesheim, Gernsheim und Biblis nach Hofheim, woselbst sie in die Worms-Bensheimer Bahn einmündet und mit dieser gemeinschaftlich nach Worms geführt wird. Diese Linie hat von Darmstadt bis Hofheim eine Länge von 5,13 Meilen und als stärkste Steigung 1:200.

Die Odenwaldbahn geht von Darmstadt über Traisa, Ober-Ramstadt, Reinheim, Wiebelsbach, Höchst, König und Michelstadt bis Erbach und von Wiebelsbach über Groß-Umstadt nach Babenhausen, woselbst sie in die Mainz-Aschaffenburger Bahn einmündet. Diese Bahn erhält eine Länge von 8,56 Meilen und als Maximum der Steigung 1:80

Die Ausführung der Mainz-Alzeyer, Alzey-Binger und Odenwaldbahn erfordert bedeutende Erdarbeiten und die Herstellung eines Tunnels von 100 Ruthen bei der Mainz-Alzeyer Bahn und zweier Tunnels von 60 und 320 Ruthen Länge bei der Odenwaldbahn.

Bei dem Uebergange über das Selzthal bei Alzey wird für die beiden Bahnen von Alzey nach der Grenze und nach Worms die Ausführung eines Viadukts mit 5 Oeffnungen von je 32 Fuß lichter Weite erforderlich. Außerdem sind noch größere Brücken über die Selz, Gersprenz und Mümling zu errichten.

Der Bau der übrigen Strecken hat keine Schwierigkeiten, indem die Erdarbeiten nicht bedeutend und von Kunstbauten nur die Brücken über die Weschnitz anzuführen sind.

Nachdem im Frühjahre 1868 die Concession zur Erbauung der vorbeschriebenen Bahnlinien ertheilt war, wurden die Linien definitiv abgesteckt, nivellirt und vermessen und die Projekte ausgearbeitet.

Durch die Bereitwilligkeit der betreffenden Gemeinden war es möglich, den Bau der Riedbahn schon im Frühjahre zu beginnen und den Bahnkörper bis zum Schlusse des Jahres 1868 von Darmstadt bis Gernsheim ganz, und von dort weiter nahezu fertig herzustellen. Auf eine Länge von 2 Meilen von Darmstadt bis Wolfskehlen konnte noch das Geleise gelegt werden. Ebenso kamen die Erdarbeiten und Kunstbauten der Strecke vom Rheine bis Bensheim im Sommer zur Ausführung und wurden nahezu vollendet.

Auf den übrigen Bahnstrecken konnten wegen spät erfolgter Genehmigung der Richtung der Bahnen nur noch die schwierigsten Arbeiten gegen Ende des Jahres zur Vergebung kommen. Mit der Ausführung des großen Tunnels der Odenwaldbahn wurde im August 1868 begonnen und 4 Förderschichten abgeteuft.

Die Arbeiten des Tunnels der Mainz-Alzeyer Bahn wurden im Oktober begonnen und noch 200 laufende Fuß Sohlenstollen hergestellt.

Das für die vorstehend genannten Bahnlinien unter Bewilligung langer Lieferfristen in Bestellung gegebene Transportmaterial besteht aus 8 sechsrädrigen Tender-Lokomotiven mit 2 gekuppelten Achsen, 19 sechsrädrigen Lokomotiven mit 2 gekuppelten Achsen für Personen- und Güterzüge, 5 achträdrigen schweren Lastzugs-Maschinen (sämmtliche Räder gekuppelt), 20 Personenwagen I. u. II. Klasse, 20 dergl. I., II. u. III. Klasse, 60 dergl. III. Klasse, 18 Gepäck-, 120 bedeckte u. 220 offene Güterwagen und 30 Langholzwagen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Die Betriebsleitung erfolgt durch 4 Oberbeamte resp. Ressort-Vorstände, für die Bahnverwaltung durch den Ober-Ingenieur, für die Maschinen- und Wagenverwaltung durch den Ober-Maschinenmeister, für den Fahrdienst durch den Betriebs-Inspektor und für den Güterdienst durch den Güter-Inspektor.

Die oberste Leitung ist in den Händen des Verwaltungsraths.

13. Doppelgeleisig sind die Strecken: Mainz-Bingen (4,26 Meilen), Gustavsburg-Bischofsheim (0,55 M.) und von Worms bis zur Grenze (0,42 M.).

14. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 23. März 1853 Mainz-Oppenheim,	am 17. Oktober 1859 Mainz-Bingen,
„ 7. August 1853 Oppenheim-Osthofen,	„ 27. Dezember 1859 Bingen-Bingerbrück,
„ 24. „ „ Osthofen-Worms,	„ 3. Januar 1863 Mainz (Bischofsheim)-Frankfurt a. M.,
„ 23. November 1853 Worms-Landesgrenze,	„ 5. Dezember 1864 Worms-Monsheim u.
„ 1. August 1858 Mainz-Darmstadt,	„ 18. April 1867 Monsheim-Alzey.
„ 2. Dezember 1858 Darmstadt-Aschaffenburg,	

29. u. 30. Auf der alten Bahnstrecke Mainz-Worms wurden Schienen von 20,7 Pfd. pro laufenden Fuß gelegt, während auf den übrigen Strecken solche von 21,3 Pfd. pro lfdn. Fuß gelegt wurden. Erstere werden nach und nach ausgewechselt.

Das Geleise auf der Rheinbrücke und den Auffahrten zu derselben wurde von Puddelstahlschienen von Funke und Elbers in Hagen hergestellt.

Die leichten Schienen liegen theilweise noch in Seitengeleisen und Wagenhallen.

31 u. 32. Die Schienen liegen auf der Strecke:

Mainz-Worms . . 15 Jahre und sind bis jetzt ausgewechselt . . . . 25 Proc.

Mainz-Aschaffenburg 10 „ „ „ „ „ „ . . . . 25,2 „

Mainz-Bingen und zwar im ersten Geleise 9 Jahre, im zweiten Geleise durchschnittlich 5 Jahre, ausgewechselt sind bis jetzt . . . . 10,1 „

Auf der Strecke Bischofsheim-Frankfurt liegen die Schienen 5 Jahre und sind bis ult. 1868 ausgewechselt . . . . 1,1 „

Auf der Strecke Worms-Alzey wurden nur wenige Schienen bis jetzt ausgewechselt.

39 u. 40. Auf der Strecke Mainz-Worms wurden nur nicht imprägnirte eichene Schwellen gelegt, von denen seit 15 Jahren 74,14 Proc. ausgewechselt sind.

Auf der Strecke Mainz-Aschaffenburg wurden 20 000 Stück kreosotirte kieferne Schwellen und im Uebrigen nur nicht imprägnirte eichene Schwellen gelegt, während auf der Mainz-Binger Strecke nur nicht imprägnirte eichene Schwellen gelegt wurden. Auf ersterer Strecke wurden bis jetzt 32 Proc. und auf Letzterer 12,20 Proc. Schwellen ausgewechselt.

Auf der Bahnstrecke Bischofsheim-Frankfurt, wo zum größten Theil imprägnirte Eichen- und Kiefernschwellen liegen, wurden bis ult. 1868 . . $^{1}/_{10}$ Proc. ausgewechselt.

69. Der Fardely'sche Zeiger-Telegraph ist auf sämmtlichen Sationen aufgestellt, während die Morsé-Apparate (polarisirte Farbschreiber für Ruhestrom) lediglich zur Verbindung der End- und Hauptstationen dienen. Außerdem ist noch der Kramersche Tastenapparat und der Stör'sche Rotationsapparat vereinzelt für lokale Zwecke im Gebrauch.

70. Dies ist die Zahl der auf allen Strecken durchgehenden Linien. Mit Hinzurechnung der auf einzelnen Strecken bestehenden Glockensignale und Lokal-Verbindungen erhöht sich die Anzahl der Leitungsdrähte, und zwar auf den Strecken:

von Mombach bis Bodenheim auf 3, von Mainz bis Bischofsheim auf 4, von Bischofsheim bis Rüsselsheim auf 3, von Frankfurt bis Niederrad auf 4.

71. Dies ist die Anzahl der activen Apparate; außerdem befinden sich 2 Morse'sche, 4 Fardely'sche, 1 Kramer- und 4 Stör'sche Apparate, sowie 4 Läutewerke in Vorrath.

74. Eigentliche optische Telegraphen sind nicht vorhanden, dagegen werden an den Ein- und Ausfahrtsgeleisen aller größeren Stationen Signale mittelst Ballonscheiben gegeben.

100d. Hierin sind 5 Briefpost- und 6 Post-Packwagen enthalten.

108a. Dies sind nur Wagen-Achsen; außerdem sind 80 Achsen mit Rädern für Lokomotiven und Tender in Vorrath.

115. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Postwagen enthalten (siehe Erläut. zu Kol. 100d).

121h. Die Lokomotiven waren außerdem 34 307 Stunden mit Rangirdienst beschäftigt.

129b. Außerdem wurden 37 146 Ctr. Steinkohlen im Rangirdienste verbraucht.

137a. Hierin sind auch die Kosten des Tragens des Brennmaterials auf die Tender enthalten. Die Kosten des beim Rangirdienste verbrauchten Brennmaterials haben 10 070 Thlr. betragen, sind hierin aber nicht enthalten.

165. Außerdem wurden noch 160 599 Traglasten befördert, welche zu je 30 Pfd. zu rechnen sind.

166b. Freigewicht wird nur in einigen direkten Verbänden gewährt, dasselbe aber nicht notirt.

178b. Außer den hier aufgeführten wurden noch 11 978⅞ Wagenladungen Thiere befördert.

204. Hierin sind 3823 Thlr. Einnahmen für Traglasten enthalten.

230. Einschließlich der Kosten für Erleuchtung der Wärterbuden und Neben-Anlagen.

234 In dieser Summe sind 27 575 Thlr. Pächte für Mitbenutzung der Bahnhöfe in Darmstadt, Frankfurt a/M. und Aschaffenburg, Pächte für städtisches und Festungs-Terrain, Kulturkosten rc. enthalten.

245. Hierin sind die Kosten für Beschaffung des Speisewassers für die Lokomotiven, sowie die Löhne für das Rangirpersonal und die Bahnhofsarbeiter enthalten.

248. Einschließlich der Kosten für Erleuchten und Reinigen der Bahnhöfe.

320c. Diese Entgleisung wurde durch heftigen Sturm veranlaßt.

36. Homburger Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

87a. Die Actien bestehen aus 4000 Stück Littr. A und 4000 Stück Littr. B zum Nominalwerthe von 200 Fl. pro Stück. Die Letzteren haben jedoch bis zum 1. April 1896 keinen Anspruch auf Dividende.

234. Hierin sind 4135 Thlr. enthalten, welche die Homburger Eisenbahn-Gesellschaft als Vergütigung für die Mitbenutzung des Main-Weser-Bahnhofes in Frankfurt a/M. zahlt.

272. Wie in der Erläuterung zu Kol. 87a. erwähnt, sind nur die Stamm-Actien Littr. A. zum Empfange von Dividende berechtigt.

37. Kirchheimer Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Die Bahn beginnt bei Kirchheim unter Teck und führt von hier über Oethlingen (Haltestelle) nach Unterboihingen (Station der Württembergischen Staats-E.) und hat eine Länge von 22 743 Württemb. Fuß = 0,865 Meilen.

In Unterboihingen hat die Gesellschaft keinen eigenen Bahnhof, sondern benutzt denjenigen der Württembergischen Staats-E. gegen eine jährliche Vergütigung.

II. **Betriebsmittel.** Güterwagen besitzt die Gesellschaft ebenfalls nicht, es wird ihr aber die erforderliche Anzahl von der Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen Entrichtung der üblichen Wagenmiethe gestellt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Hierunter befinden sich 2 stellvertretende Mitglieder.

85. Der gegen das concessionirte Actien-Kapital mehr verwendete Betrag von 22 600 Thlrn. ist durch Anleihen gedeckt worden.

86. Da die Bahn nur 0,865 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

100a. Dies sind Post- und Gepäckwagen.

162. Hier ist die Anzahl der auf „Zugmeisters-Billets" beförderten Personen aufgeführt worden.

164d. Die hier aufgeführten Personen sind im Durchgangs-Verkehre zwischen Unterboihingen und Plochingen befördert worden.

296. Die im Besitze der Amts- und Stadtgemeinde Kirchheim befindlichen 75 000 Fl. in Actien haben im Vorjahre 1867 an der Dividende nicht Theil genommen.

346—365. Die hier aufgeführten Notizen beziehen sich auf eine Unterstützungs-Kasse, da die von der Kirchheimer E. übernommenen Beamten der Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung Theilnehmer der Pensionskasse für die Württembergischen Staats-Eisenbahn-Beamten verblieben sind.

38. Köln-Mindener (u. Gießener) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ist im Jahre 1868 durch den Ankauf einer Zweigbahn von dem Bahnhofe Berge-Borbeck nach dem Stadtbahnhofe Essen erweitert worden und umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

A. 1) die Hauptbahn von Deutz (Köln) über Düsseldorf, Oberhausen und Hamm nach der Schaumburg-Lippeschen Grenze bei Minden . . . . . 35,446 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) von Duisburg nach dem Duisburger Hafen . . . . . 0,364 „
b) „ Oberhausen nach Ruhrort . . . . . 1,276 „
c) „ Berge-Borbeck nach Stadtbahnhof Essen . . . . . 0,411 „
d) „ Gelsenkirchen nach Zeche Karolinenglück und Hannover . . . 1,117 „
e) „ Zeche Pluto bis Zeche Königsgrube . . . . . 0,200 „
f) „ Oberhausen nach der Niederländischen Grenze bei Emmerich . 9,614 „
B. die Bahn von Deutz (Köln) über Betzdorf nach Gießen . . . . . 22,024 „
mit der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen . . . . . 2,283 „
zusammen 72,735 Meilen.

Hiervon sind verpachtet:
1) an die Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen die Strecke von Minden bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze von . . . . . 0,546 Meilen
2) an die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke von Emmerich bis zur Niederländischen Landesgrenze von . . . . . 1,561 „
zusammen . . . . . 2,107 „
Mithin Gesammt-Betriebslänge 70,628 Meilen.

Außerdem gehört zum Unternehmen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft der für Rechnung der Köln-Gießener Bahn geführte Betrieb und die Unterhaltung der festen Rhein- und der Schiffbrücke bei Köln.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Durch die Erweiterung mehrerer Bahnhöfe, sowie durch den Ankauf der Zweigbahn von dem Bahnhofe Berge-Borbeck nach dem Stadtbahnhofe Essen sind die vorhandenen Bahngeleise um 2,564 Meilen vermehrt worden, so daß ult. 1868 im Ganzen 151,415 Meilen Bahngeleise vorhanden waren. Hierunter befinden sich 4 437,92 lfde. Ruthen drittes Bahngeleise, welches auf den Strecken:

zwischen Oberhausen und Berge-Borbeck in einer Länge von . . . . . 2 025,0 Rthn.
„ Berge-Borbeck und Alten-Essen „ „ „ „ . . . . . 307,0 „
„ Alten-Essen u. der Zeche Zollverein „ „ „ „ . . . . . 460,0 „
„ Herne und der Zeche Pluto „ „ „ „ . . . . . 1 159,67 „
„ Dortmund und dem Zinkwerke bei der Funtzenburg in einer Länge von . . 486,25 „

ausgeführt ist.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 2 Lokomotiven und 139 Lastwagen vermehrt.

IV. **Neue Bahnlinien.** Der Ausbau der Venlo-Hamburger Eisenbahn ist auf der 8,94 Meilen langen Strecke von Wanne (Pluto-Bahnhof) über Recklinghausen, Haltern und Dülmen nach Münster soweit vorgeschritten, daß diese Strecke am 1. Januar 1870 dem Betriebe übergeben werden konnte.

Auf der anschließenden Strecke Münster-Osnabrück sind die wichtigeren Erd- und Brückenbauten begonnen und die Voreinschnitte zu dem 200 Rthn. langen Tunnel, mit welchem in der Nähe von Lengerich der letzte Ausläufer des Teutoburger Waldes durchbrochen werden muß, in Angriff genommen.

Für die Bahnstrecke Osnabrück-Bremen ist die Richtung über Berthe, Bohmte und Lemförde nach Diepholz zur Ausführung bestimmt. Die speziellen Vorarbeiten für die Strecke Osnabrück-Lemförde sind bereits beendigt, während über die Lage der Linie im Bremischen Gebiete und in der Nähe der Stadt Bremen noch Verhandlungen schweben, von deren Resultaten auch die Feststellung der Linie zwischen Bremen und Harburg abhängig ist.

Auf der Bahnstrecke von Harburg nach Hamburg, wo die Lage des Bahnhofes bei Hamburg und die Bahnlinie für die Elb-Ueberbrückungen feststeht, sind an der Hamburger Brücke die Fundirungen der 8 Strompfeiler in den Ramm- und Beton-Arbeiten beendet. Die Hamburger Brücke wird 3 Spannweiten von 306 Fuß und vier Spannweiten von 68 Fuß lichter Durchflußöffnung in Höhe der mittleren Fluth und in der Fahrbahn außer 2 Eisenbahngeleisen noch 2 Fußwege von 4½ Fuß Breite erhalten. Die kleineren Oeffnungen sollen mit eisernen, unter der Fahrbahn liegenden Bogenträgern überspannt werden, während für den Ueberbau der größeren Oeffnungen eiserne Doppelbogen über der Fahrbahn vorgesehen sind. Diese Bogen werden durch vertikale Hängestangen verbunden, welche die unten hängende Last auf beide gleichmäßig vertheilen.

Derselbe Ueberbau ist auch zur Ueberspannung der größeren Oeffnungen der Harburger Brücke in Aussicht genommen, welche etwa die 1½ fache Länge der Hamburger Brücke erhalten wird.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Das zweite Bahngeleise ist auf den nachstehend benannten Bahnstrecken zur Ausführung gekommen:
a) auf der Hauptbahn von Deutz bis Minden und bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze 35,290 Meilen,
b) „ „ Zweigbahn von Oberhausen bis Ruhrort . . . . . 1,120 „
c) „ „ „ „ Duisburg zum Duisburger Hafen . . . . . 0,259 „
d) „ „ Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn von Oberhausen bis Sterkrade und in den Bahnhöfen . . . . . 1,250 „
zu übertragen 37,919 Meilen.

übertragen 37,919 Meilen.

e) auf der Köln-Gießener Bahn (incl. Rheinbrücke), auf der Rheinbrücke und in den Bahnhöfen . . . . 1,952 „

f) auf der Betzdorf-Siegener Zweigbahn in den Bahnhöfen . . . . 0,267 „

zusammen 40,138 Meilen.

Ueber die dreigeleisigen Strecken ist das Nähere ad II dieses Berichts mitgetheilt.

14b. Der Betrieb ist zuerst eröffnet: auf der ganzen Bahn von Deutz nach Minden am 15. Oktober 1847, auf der ganzen Bahn von Oberhausen bis zur Niederländischen Grenze am 20. Oktober 1856 und auf der ganzen Bahn von Köln (Deutz) nach Gießen am 12. Januar 1862.

21a. Die angegebene Länge umfaßt die Dämme von 3 Fuß Höhe. Außerdem enthält der Bahnkörper 48 587,26 lfde. Ruthen Terrain-Ausgleichungen bis zu 3′ Höhe oder Tiefe und 3082 lfde. Ruthen Anschnitte an Berglehnen.

31, 32a, 36, 39 u. 40. Die zuerst aufgeführten Angaben beziehen sich auf die Köln-Mindener, die zuletzt aufgeführten dagegen auf die Köln-Gießener Eisenbahn.

70. Auf der Köln-Mindener Hauptbahn sind 4, auf den Zweigbahnen und der Köln-Gießener E. dagegen 3 Telegraphen-Leitungen.

71a. Hierunter befinden sich 54 portative Sprech-Apparate für Zugführer.

73. Außerdem sind noch 18 Telegraphen-Stationen auf Zechen und anderen Etablissements errichtet, welche mit den nächstgelegenen Stationen in Verbindung stehen.

75. In dieser Summe sind 13 000 000 Thlr. Entschädigung an den Staat für die Ablösung der Amortisation des ursprünglichen Actien-Kapitals enthalten. Dieselben sind deshalb in der in Kol. 85 aufgeführten Summe nicht berücksichtigt.

85 u. 86. Von dieser Summe sind die extraordinairen Einnahmen mit 2 379 237 Thlrn. in Abzug zu bringen, wodurch sich das wirklich verwendete Anlage-Kapital auf 64 368 291 Thlr. überhaupt, 884 970 Thlr. pro Meile und 117 494 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge reducirt.

96d u. 100d. Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit der Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen und der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn-Verwaltung 12 kombinirte Personen-Postwagen, 36 Courierzug-Personenwagen und 27 Gepäckwagen, sämmtlich 6rädrig. An den Beschaffungskosten dieser gemeinschaftlichen Wagen ist die Gesellschaft mit 146 309 Thlrn. betheiligt.

105. Dies sind kleine, von Lokomotiven getragene Schneepflüge.

108. Im Ganzen sind 4068 eiserne und 14 505 gußstählerne Achsen vorhanden.

137a. Für alle im Dienst transportirte Kohlen wird Dienstgutfracht mit 1 Pfg. pro Centner und Meile berechnet, welche in dem hier aufgeführten Betrage mitenthalten ist.

147. Diese 424 Meilen haben die Arbeitswagen auf fremden Bahnen durchlaufen.

185b. Hier ist nur das Gewicht derjenigen Fahrzeuge berücksichtigt, welche auf Eisenbahnwagen transportirt worden sind; über das Gewicht der auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahn-Fahrzeuge werden spezielle Notizen nicht geführt.

219. Hierin sind 96 409 Thlr. für die verpachteten Bahnstrecken und 88 678 Thlr. aus dem Betriebe der festen Rhein- und Schiffbrücke bei Köln enthalten.

224. In dieser Summe sind auch die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben mit 3100 Thlr. 15 Sgr. 4 Pfge. resp. 427 471 Thlr. 19 Sgr. 2 Pfge. enthalten.

235 u. 236. Nach Abzug der vorstehend aufgeführten, aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge von zusammen 430 572 Thlr. 4 Sgr. 6 Pfg. stellt sich die Gesammt-Ausgabe für die Bahnverwaltung auf 1 339 357 Thlr. 24 Sgr. 8 Pfg. oder pro Meile Bahnlänge auf 19 046 Thlr. und pro Kilometer Bahnlänge auf 2529 Thlr.

246a. Von hier aufgeführten Ausgaben wurden bestritten 116 587 Thlr. 7 Sgr. 7 Pfg. aus dem Erneuerungsfonds.

246c. Desgl. hier 6567 Thlr. 14 Sgr. 10 Pfg. aus dem Reserve- und 182 828 Thlr. 21 Sgr. aus dem Erneuerungsfonds.

246d. Hier sind die Kosten für Unterhaltung und Wiederherstellung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, der Wasserstationsgebäude, Wasserhebungs-Maschinen und der Werkzeuge aufgenommen.

252. Von diesen Ausgaben wurden 4748 Thlr. aus dem Reservefonds gezahlt.

253 u. 254. Bleiben die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge unberücksichtigt, so stellt sich die Gesammt-Ausgabe für die Transportverwaltung auf 2 525 920 Thlr. oder pro Nutzmeile auf 3,21 Thlr. und pro Achsmeile auf 2,03 Sgr.

255. Die Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsraths beziehen von dem Ueberschusse, welchen der Reinertrag nach Abzug der Actienzinsen ergiebt, eine Tantième.

260. In dieser Summe sind 43 943 Thlr. Kommunalsteuern enthalten.

264 u. 265. Werden von dieser Summe die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge in Abzug gebracht, so stellen sich die wirklichen Betriebs-Ausgaben auf . . 4 027 910 Thlr. überhaupt, 57 280 Thlr. pro Meile Bahnlänge, 7605 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge und 5,12 Thlr. pro Nutzmeile.

268a. Der hier nachgewiesene Ueberschuß ist die Differenz zwischen der Summe aller Einnahmen (Kol. 220) und den wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Bemerkung zu Kol. 264).

270a. Zur vollständigen Verzinsung der Anleihen waren außerdem noch 118 731 Thlr. 5 Sgr. 2 Pf. erforderlich,

welche der Staat als Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Köln-Gießener Bahn und der Rheinbrücke bei Köln aus dem Garantie-Fonds zu leisten hatte.

274. Der hier nachgewiesene Zuschuß zur Beamten-Unterstützungs-Kasse ist ein extraordinärer. Der regelmäßige Beitrag, welcher unter den Betriebs-Ausgaben der allgemeinen Verwaltung Verrechnung findet (Kol. 260), beträgt 8520 Thlr.

282. In dieser Summe sind 513 042 Thlr. 21 Sgr. für ausgelooste und angekaufte Werthpapiere enthalten.

283b. Ebenso beziehen sich die hier aufgeführten 653 370 Thlr. auf ausgelooste und angekaufte Werthpapiere.

293. Die wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Erläuterung zu Kol. 264 u. 265) haben 26 893 Thlr. = 0,66 Proc. bez. 467 Thlr. pro Meile Bahnlänge weniger betragen als im Vorjahre.

39. Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie umfaßte ult. 1868:

1) die Hauptbahn von Leipzig über Riesa nach Dresden von	15,33 Meilen,
2) „ Zweigbahn von Coswig nach Meißen von	1,20 „
3) „ Bahn von Borsdorf über Grimma, Leisnig, Döbeln und Nossen nach Meißen von, von welcher die Strecke Leisnig-Döbeln von 1,75 Meilen am 2. resp. 15. Juni, die Strecke Döbeln-Nossen von 2,58 M. am 25. Oktober und die 2,86 M. lange Strecke Nossen-Meißen am 22. Dezember 1868 für den Personen- und am 31. Dezember ej a. für den Güterverkehr dem Betriebe übergeben worden sind.	12,82 „
Zusammen	29,35 Meilen.
Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecke Leisnig-Meißen	23,54 „
Außerdem besitzt die Gesellschaft noch die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Sächsisch-Preußischen Grenze von	1,54 „

welche an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme verpachtet ist.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 10 Lokomotiven, 5 Personen-, 8 Gepäck- u. 195 Güterwagen vermehrt. Für die im Jahre 1867 angeschafften 7 Personenzug-Lokomotiven sind im Laufe des Jahres 1868 eine gleiche Anzahl älterer Construction ausrangirt und verkauft worden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

5. Außerdem erhält der Bevollmächtigte eine Tantième von ¼ Proc. des zur Vertheilung an die Actionäre kommenden Reingewinns, welche pro 1868 . . 3104 Thlr. betragen hat.

13. Doppelgeleisig ist die Hauptbahn Leipzig-Riesa-Dresden und die Zweigbahn Coswig-Meißen.

14b. Die Hauptbahn Leipzig-Riesa-Dresden wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 7. April 1839 eröffnet, die Coswig-Meißener Zweigbahn am 1. Dezember 1860, die Strecken: Borsdorf-Grimma am 14. Mai 1866, Grimma-Leisnig am 27. Oktober 1867, Leisnig-Döbeln am 2. Juni 1868, Döbeln-Nossen am 25. Oktober 1868 und Nossen-Meißen am 22. resp. 31. Dezember 1868.

76—81. Eine spezielle Beantwortung dieser Kolonnen ist deshalb nicht möglich, weil bei dem Brande des Verwaltungsgebäudes im Jahre 1857 sämmtliche die Hauptbahn Leipzig-Riesa-Dresden betreffenden Notizen vernichtet worden sind.

87c. Hierunter befinden sich 500 000 Thlr. in Kassenscheinen.

203a. Diese 6635 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für außergewöhnliche Beförderungen.

216. In dieser Summe sind auch Assekuranzbeträge, Rollgeld, Ladelohn und sonstige außerordentliche Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre enthalten.

231. Hierin ist auch die „Gewerbesteuer" enthalten.

243. Ebenso hierin die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe, der Bahn u. s. w.

252. Die hier aufgeführte Summe enthält auch die Ausgaben für Unterhaltung der Utensilien, Beleuchtung, Heizung, Expeditionsbedarf und kleine Ausgaben auf den Bahnhöfen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

1868 überhaupt	29,35	Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	23,54	Meilen,
1867 „	22,15	„ „ „ „ „	19,65	„
1868 mehr überhaupt	7,20	Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	3,89	Meilen.

336b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche haben seit dem Jahre 1856 stattgefunden.

40. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

29. Die schweren Schienen zu 15 Pfd. pro lfd. Fuß sind breitbasig ohne Stühle, sie liegen auf einer Länge von 20 Fuß auf je 7 Granitwürfel und haben Stoßschwellen von Eichenholz.

30. Die leichten Schienen zu 9 Pfd. pro lfd. Fuß, auf Schienenstühlen ruhend, sind nur noch in Nebengeleisen der Bahnhöfe in Anwendung und kommen deshalb für die Statistik nicht mehr in Betracht.

37. Mittelschwellen kommen nur noch in den Bahnhöfen vor.

68. Ebenso Curven.

78a. Hierin sind auch die unbedeutenden Kosten der Durchlässe enthalten.

80. Die Signal-Vorrichtungen sind in einer späteren Periode hergestellt und deren Kosten in Kol. 90 mitenthalten.

86. Da die Bahn nur 0,8 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

87c u. 88. Die Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von 22 857 Thlrn. sind bereits vollständig getilgt.

90b. Im Jahre 1868 sind verausgabt: für einen Wagenschuppen in Nürnberg 510 Thlr., für ein Materialien-Magazin an der Fürther Kreuzung 457 Thlr., für das Bahnwärterhaus Nr. 5 und eine neu errichtete Ueberfahrt 1474 Thlr., für Verlängerung des Spaliers am Bahnhofe zu Fürth 2456 Thlr., für Pflasterung des Zuganges zum Bahnhofe Nürnberg 268 Thlr., für Anschaffung von Schienen und Erneuerung der Bahn 8 559 Thlr., zusammen 13 724 Thlr.

163. Von den hier aufgeführten Personen wurden 175 882 über die ganze Bahn und 28 596 bis Muggenhof (0,4 M.) befördert.

174. Die hier aufgeführten Kohlen wurden ab Muggenhof befördert, sie durchfuhren also nur die Hälfte der Bahn.

192—195. Diesen Durchschnittssätzen liegt nicht die Einheit der Meile zu Grunde, sondern es beziehen sich dieselben auf die überhaupt zur Erhebung gelangten Sätze. (Siehe Erläuterung zu Kol. 163 u. 174.)

240. Das Putzen der Maschinen und Tender wird durch die Heizer besorgt.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus den laufenden Betriebs-Einnahmen (siehe Kol. 90) erfüllt wird.

353. Die Pensions-Beträge wurden im Jahre 1868 aus der Gesellschafts-Kasse bestritten.

41. Lübeck-Büchener (und -Hamburger) Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet** der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft enthält der Jahrgang 1867 der Statistik S. 179 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Die Lübeck-Büchener Bahn wurde am 16. Oktober 1851 und die Lübeck-Hamburger am 1. August 1865 dem Betriebe übergeben.

142. Hierin sind auch die Leistungen von 4 Königl. Preuß. Postwagen enthalten.

143. Bei der Durchschnittsberechnung pro Achse sind die vorstehend erwähnten Postwagen mit ihrer Achsenzahl berücksichtigt.

163 u. 174. Hiervon wurden 129 583 Personen und 1 214 609 Ctr. Güter auf der Lübeck-Büchener Bahn befördert.

197. Dies ist die Anzahl der aufgegebenen und angekommenen Depeschen.

201e. Hierin sind 280 Thlr. Einnahmen für Extrazüge enthalten.

242. Ebenso hier die Kosten für das Schieben der Wagen, für Wasserpumpen und sonstige Arbeiten auf den Bahnhöfen.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, der Reservefonds hat vielmehr den Zweck desselben mitzuerfüllen.

42. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn von Magdeburg über Cöthen und Halle bis zur Preußisch-Sächsischen Grenze		14,23 Meilen,
b) die Zweigbahn von Schönebeck nach Staßfurt	2,96 Meilen	
mit der Abzweigung nach dem Kohlenschachte Lödderburg	0,63 „	
		3,59 „
	zusammen	17,82 Meilen.
Außerdem hat die Gesellschaft die Strecke von der Preuß. Grenze bis Leipzig von . . . . . . von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet.		1,54 „
	Auf diese	19,36 Meilen

beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen.

Ferner besitzt die Gesellschaft noch mehrere von der Zweigbahn sich abzweigende Schienenstränge nach den Königl. Salinen von zusammen . . . . 0,61 Meilen; auch hat dieselbe den Betrieb mehrerer, in der Statistik pro 1863 S. 204 näher bezeichneten, von den Grubenbesitzern angelegten und unterhaltenen Abzweigungen in einer Gesammtlänge von . . . . 2,27 Meilen übernommen. Auf diesen Abzweigungen findet aber nur Güterverkehr statt.

II. **Bahn-Anlagen.** In Buckau wurde im Jahre 1868 ein ringförmiger Lokomotivschuppen erbaut, die Geleise erweitert und eine Kohlenrampe hergestellt. In Westerhüsen erfolgte der Bau eines neuen Empfangsgebäudes und die Erweiterung der ganzen Stations-Anlage. Auf Bahnhof Schönebeck wurde der Bau eines neuen Empfangsgebäudes, Güterschuppens und Retiraden-Gebäudes, desgl. neuer Perrons, einer Drehscheibe und totaler Umbau der Geleise in größerer Ausdehnung nebst Versetzung des Lokomotivschuppens und Abbruch der Wasserstation ausgeführt. Auf den Bahnhöfen zu Eggersdorf, Förderstedt und Staßfurt wurden die Geleise erweitert und Verwiegungs-Anstalten für ganze Wagenladungen hergestellt. Die Haltestelle Wulffen wurde vergrößert und daselbst ein neues Stationsgebäude

erbaut. Auf der Station Cöthen erfolgte die Anlage neuer Nebengeleise. Die Neu-Anlagen der Station Weissandt bestanden in der Erbauung eines Stationsgebäudes, Güterschuppens und Retiraden-Gebäudes, Perrons, Rampe und Straßen-Anlagen.

Auf der Strecke wurden 7 Wärterbuden erbaut.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensions- rc. Kasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein „Waisen-Unterstützungsfonds", welcher aus der Gesellschaftskasse einen Zuschuß von 1000 Thlrn. jährlich erhält.

Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1868 an 120 Kinder verstorbener Beamten 1210 Thlr. Unterstützungen gezahlt. Der Bestand desselben betrug am Jahresschlusse 16066 Thlr.

IV. **Neue Bahnlinien.** Von der Halle-Kasseler Bahn war im Jahre 1868 die 22,16 Meilen lange Strecke Halle-Eisleben-Nordhausen-Arenshausen für Rechnung des Baufonds im Betriebe.

Das für diese Linie bis ult. 1868 verwendete Anlage-Kapital betrug 10 717 991 Thlr., von welchem jedoch die bis ult. 1868 erzielten Betriebs-Ueberschüsse mit 570 003 Thlrn. in Abzug zu bringen sind, so daß 10 147 988 Thlr. verbleiben.

Die Betriebsmittel bestanden aus 32 Lokomotiven, 120 Personenwagen mit 5700 Plätzen, 10 Gepäck- und 723 Güterwagen mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von 154 520 Ctrn. Die Lokomotiven haben (einschließlich 1159 Meilen Leerfahrten) 166 619 Meilen für den Betrieb und 28 820 Meilen für den Bau, zusammen 194 639 Meilen, eigene und fremde Personenwagen haben 490 079 und eigene und fremde Lastwagen 1 783 472 Achsmeilen zurückgelegt.

Befördert wurden 666 318 Personen, welche 3 137 617 Meilen, jede Person also 4,71 Meilen, durchfahren haben; 6 351 844 Ctr. Güter, von welchen 49 034 014 Centnermeilen oder durchschnittlich pro Centner 7,72 Meilen zurückgelegt sind. Eingenommen wurden pro Person und Meile 2,312 Sgr. und pro Centner und Meile 3,20 Pfge.

Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehre 241 824 Thlr., aus dem Güterverkehre 446 770 Thlr. und aus sonstigen Quellen 77 312 Thlr., zusammen 765 906 Thlr. Ausgegeben wurden: für die Bahnverwaltung 157 008 Thlr., für die Transportverwaltung 237 286 Thlr., für die allgemeine Verwaltung 13 889 Thlr., zu Gratifikationen, Unterstützungen rc. 10 190 Thlr., Beitrag zum Pensionsfonds 18 676 Thlr. und zu sonstigen Zwecken 1364 Thlr., überhaupt 438 413 Thlr. Der Ueberschuß von 327 493 Thlrn. ist in den Baufonds geflossen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig ist die Hauptbahn von Magdeburg bis Leipzig.

32. Erneuert wurden:

	die Schienen,	die Schwellen.		die Schienen,	die Schwellen
im Jahre 1868 zu	4,74 Proc.	zu 5,31 Proc. des Bestandes.	im Jahre 1863 zu	2,39 Proc.	zu 4,73 Proc. des Bestandes.
„ „ 1867 „	5,91 „	„ 6,05 „	„ „ 1862 „	1,51 „	„ 3,99 „
„ „ 1866 „	4,33 „	„ 5,35 „	„ „ 1861 „	— „	„ 5,21 „
„ „ 1865 „	4,08 „	„ 4,53 „	„ „ 1860 „	— „	„ 4,0 „
„ „ 1864 „	3,19 „	„ 3,19 „			

70. Auf der Hauptbahn sind 3 und auf der Zweigbahn 2 Telegraphen-Leitungen vorhanden.

90b. Von dieser Summe sind 35 400 Thlr. aus dem Erneuerungsfonds verwendet.

128a. Diese Quantität Coaks wurde beim Anheizen verbraucht.

230. Dies sind die Kosten der Heizung der Dienstlokale, Vorwärmer, Wärterbuden, Deputate rc.

231. Einschließlich 3458 Thlr. Bahnhofszins in Leipzig und sonstige Entschädigungen.

234. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Erleuchtung der Bahn, der Bahnhöfe, Expeditionslokale u. s. w.

253. Diese 35 340 Thlr. sind die erstatteten Kosten für den Transport von und nach den Bahnhöfen. Dieselben sind sowohl bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 254 als auch bei Berechnung der Procentsätze Kol. 266 außer Ansatz geblieben.

354. Die Kinder-Erziehungsgelder werden aus dem Waisenfonds gezahlt. (Siehe ad III. dieses Berichts.)

43. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

1) die Magdeburg-Halberstädter Bahn mit den Strecken:

a) Magdeburg-Halberstadt-Thale . . . . 11,65 Meilen,
b) Cöthen-Bernburg-Wegeleben . . . . 9,06 „
c) die Zweigbahn von Güsten nach Staßfurt von . . . . 0,90 „
d) die am 7. Januar 1868 dem Betriebe übergebene Zweigbahn von Frose nach Ballenstedt. 1,83 „
e) die Kohlenbahn Biendorf-Gerlebogk nebst Abzweigungen . . . . 1,13 „

zusammen 24,57 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn Frose-Ballenstedt . . . . 24,54 „

2) die frühere Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn von Magdeburg über Stendal nach Wittenberge mit der Zweigbahn von Tangermünde nach Väthen, zus. . . . . 14,28 „

II. **Bahn-Anlagen.** Der Neubau der Bahnhöfe Buckau und Cöthen wurde begonnen. In Blumenberg, Crottorf und Neinstedt sind Güterschuppen aufgeführt; die hiermit im Zusammenhange stehenden Erweiterungen der Geleise,

Zufuhrwege ꝛc. sind noch in der Herstellung begriffen. Der neue Personen-Bahnhof in Halberstadt wurde Ende 1868 vollendet und in Benutzung genommen. In der alten Neustadt zu Magdeburg ist die Herstellung einer Kohlenstation in Angriff genommen.

III. **Industrielle Anlagen.** Für die Werkstatt und Bahnhof Halberstadt wurde eine Fettgas-Anstalt hergestellt.

IV. An **Betriebsmitteln** sind 2 Lokomotiven und 73 Wagen neu beschafft, dagegen 2 Lokomotiven verkauft und 8 Wagen ausrangirt. Eine Lokomotive der Magdeburg-Wittenbergeschen Bahn wurde an die im Bau begriffene Berlin-Hannoversche Bahn verkauft.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Die bis ult. 1867 getrennt bestandenen Pensionskassen der Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Wittenbergeschen Bahn sind mit Beginn des Jahres 1868 zu einer gemeinschaftlichen Kasse für alle Beamten der Gesellschaft verschmolzen.

Neben dieser Kasse besteht lediglich für die Beamten der Magdeburg-Wittenbergeschen Strecke noch ein besonderer Unterstützungsfonds mit einem Bestande von 1555 Thlrn. und eine Begräbnißkasse mit einem Bestande von 5065 Thlrn. ult. 1868.

VI. **Neue Bahnlinien.** Die Bahnstrecke Halberstadt-Vienenburg von 4,90 Meilen wurde am 1. März 1869 dem Betriebe übergeben.

Auf der Aschersleben-Halleschen Bahn sind die Erdarbeiten zwischen Aschersleben und Cönnern in der Ausführung begriffen, ebenso ist mit der Fundirung der Saalebrücke bei Cönnern bereits vorgegangen.

Auf der Berlin-Hannoverschen Bahn sind die Erdarbeiten zwischen Spandau und Gardelegen zum großen Theile vollendet; die Grunderwerbs-Verhandlungen zwischen Berlin und Spandau sind bis auf einzelne Grundstücke zum Abschluß gebracht, auch ist mit den Erdarbeiten des Berliner Bahnhofes begonnen. Die Steinmaterial-Lieferungen zu den Empfangs-Gebäuden, sowie zu den Straßen-Ueberbrückungen im Weichbilde Berlins sind im Gange. Die Ausführung der Pfeiler der Elbbrücke bei Hämerten ist bis auf die Gründung von 2 Strompfeilern und die beiden Landpfeiler nahezu vollendet, mit der Aufstellung des eisernen Oberbaues der Brücke ist begonnen.

Ueber die Tracirung der Bahnlinie zwischen Gardelegen und Lehrte ist noch keine Entscheidung ergangen, weil die Verhandlungen zwischen der Königl. Preußischen und Herzogl. Braunschweigischen Staatsregierung bezüglich der Durchführung der Bahn durch das Herzogl. Braunschweigische Staatsgebiet noch schweben.

Der Bau der Zweigbahn Stendal-Salzwedel wurde so weit gefördert, daß dieselbe am 15. März 1870 dem Betriebe übergeben werden konnte.

Die Vorarbeiten der Strecke Salzwedel-Uelzen sind fertig gestellt, mit den Grunderwerbs-Verhandlungen, sowie mit den Erdarbeiten wurde gegen Ende 1869 vorgegangen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Magdeburg-Halberstädter Linie.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge der Magdeburg-Halberstädter Bahn zu 11,7 Meilen und diejenige der Cöthen-Wegelebener nebst Zweigbahnen zu 12,0 Meilen für den Personenverkehr und zu 13,2 Meilen für den Güterverkehr angenommen, weil auf der Kohlenbahn Biendorf-Gerlebogk nur Güterverkehr stattfindet.

13. Von der Bahnlänge sind doppelgeleisig: die Strecken Magdeburg-Oschersleben (5,1 M.) und Halberstadt-Wegeleben (1,1 Meilen).

70. Diese Leitungen befinden sich:
   a) für Kramersche Apparate zwischen Magdeburg-Oschersleben-Thale, Cöthen-Wegeleben, Güsten-Staßfurt und Frose-Ballenstedt;
   b) für Morsé-Apparate zwischen Magdeburg und Buckau und zwischen Magdeburg-Halberstadt-Cöthen;
   c) für Läutewerke zwischen Magdeburg-Thale, Wegeleben-Cöthen, Frose-Ballenstedt und Güsten-Staßfurt.

75 Von dem hier aufgeführten Kapitale sind 6 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen für die Linien Cöthen-Wegeleben und Halberstadt-Vienenburg concessionirt, auch sind darin 500 000 Thlr. in Rentenpapiere umgewandelte Actien der früheren Cöthen-Bernburger Bahn enthalten.

190. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die Tarif-Bahnlänge zu Grunde.

268—275. Dem Ueberschusse von	1 035 574 Thlr.
tritt noch hinzu: der Ueberschuß aus dem Betriebe der Magdeburg-Wittenbergeschen Bahn von	21 388 »
Diese	1 056 962 Thlr.

sind in den Kol. 270—275 als verwendet nachgewiesen.

Magdeburg-Wittenbergesche Linie.

12. In den Tarifen für den inneren Verkehr wird die Länge der Bahn auf rund 15 Meilen angenommen.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke zwischen Magdeburg und Neustadt-Magdeburg.

70. Diese Leitungen befinden sich:
   a) für Kramersche Apparate zwischen Magdeburg und Neustadt und zwischen Bahnhof und Werkstatt zu Wittenberge;
   b) für Morsé-Apparate zwischen Magdeburg und Wittenberge in zwei Leitungen, in deren eine die Läutewerke eingeschaltet sind.

76. Dies sind die Kosten für beschaffte Baugeräthe ꝛc.

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

85. Der Fonds für die das Anlage-Kapital überschreitenden Mehr-Ausgaben ist aus dem Verkauf präcludirter Actien gewonnen.

44. Mecklenburgische Eisenbahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung** enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 51 spezielle Mittheilungen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2c. Das Gehalt des Spezial-Direktors, sowie das des technischen und Betriebs-Direktors beträgt 3000 Thlr. (incl. 500 Thlr. Miethsentschädigung). Außerdem bezieht Ersterer 200 Thlr. und Letzterer 350 Thlr. Reisekosten-Entschädigung. Die drei übrigen Mitglieder der Direktion sind nicht Beamte, sondern aus den Actionären gewählt und erhalten an Entschädigung: der Vorsitzende 500 Thlr., die übrigen beiden Mitglieder je 300 Thlr.

5. Die obersten ausführenden Beamten, der Spezial-Direktor und der technische und Betriebs-Direktor, sind Mitglieder der Direktion und als solche in Kol. 2c mitaufgeführt.

83. Hierin sind 100 086 Thlr. Einrichtungskosten des Betriebes enthalten.

87c. Von diesen 1 948 000 Thlrn. bestehen 1 600 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen und 348 000 Thlr. in Schuldverschreibungen zweiter Priorität.

121b. Hierin sind 22 Meilen enthalten, welche von Lokomotiven der Berlin-Hamburger Bahn in Extrazügen auf der Mecklenburgischen Bahn zurückgelegt sind.

154. Diese Meilenzahl ist seit dem Jahre 1855, von wo ab die Leistungen der Achsen notirt sind, zurückgelegt.

160. Hierunter befinden sich 6232 Personen, welche im Monate Dezember in der am 1. des Monats eingeführten IV. Wagenklasse befördert sind.

166. Jedem Reisenden in der I., II. u. III. Klasse wird ein Gepäck-Freigewicht von 50 Pfd. gewährt. Dieses sowohl, wie auch das Gewicht der Ueberfracht kann einzeln nicht angegeben werden, da beides nicht getrennt notirt wird.

275a. Die einstweilige Reservirung des Betrages von 24 866 Thlrn. aus den Betriebs-Ergebnissen des Jahres 1868 betrifft eine Seitens der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft bestrittene Forderung des Großherzogl. Finanz-Ministerii (wegen einer Subvention für die Großherzogl. Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn), welche auf dem Rechtswege ihre Erledigung zu finden hat.

278. Zur Deckung der Ausgaben des Reservefonds wurden 9490 Thlr. aus dem Erneuerungsfonds entnommen und verwendet.

283b. Außerdem sind 9490 Thlr. dem Reservefonds überwiesen (siehe die vorstehende Erläuterung).

45. Neisse-Brieger Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet,** sowie über die Benutzung des dreigeleisigen Bahnkörpers der Oberschlesischen Eisenbahn von Brieg bis zur Paulau-Briegischdorfer Grenze (0,25 M.) enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 189 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden eine gekuppelte und eine ungekuppelte Lokomotive nebst Tender ausrangirt, dagegen eine gekuppelte Lokomotive mit Tender angeschafft. Der Wagenpark verminderte sich um 2 ausrangirte offene 8rädrige Güterwagen.

III. Die neben der **Pensions- rc. -Kasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) noch bestehende Kranken- und Sterbekasse der Beamten und Arbeiter schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 460 Thlrn. ab; sie zählte 170 Mitglieder.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außer den hier aufgeführten gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zum Direktorium.

100b. Hiervon gehören 3 kombinirte Post- und Passagier-Gepäckwagen dem Königl. Postfiskus, werden aber von der Eisenbahn-Verwaltung neben den eingestellten 3 eigenen Gepäckwagen mitbenutzt.

236. Die Durchschnittskosten der Bahnverwaltung pro Meile resp. Kilometer sind nach der eigenen Bahnlänge von 5,83 Meilen = 43,91 Kilometer berechnet, weil die in Kol. 10b als „gepachtet" aufgeführte Bahnstrecke von der Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn unterhalten wird.

241. Hierin sind auch die Ausgaben für das Wagenschieben enthalten.

263. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die an die Oberschlesische Verwaltung gezahlte Rente von dem Baukapitale des von der Neisse-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzten Bahnhofes Brieg (2716 Thlr.) und der Bahn-Anschlußstrecke an denselben (389 Thlr.).

46. Niederschlesische Zweigbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

17c. Die 600 Fuß lange Boberbrücke war bei der Anlage der Bahn mit massiven Pfeilern und hölzernem Oberbau construirt. Unter Beseitigung des Letzteren ist die Brücke massiv gewölbt und am 15. November 1865 dem Betriebe übergeben.

71a. Hierunter befinden sich 2 transportable Apparate, welche in den Zügen mitgeführt werden und 1 dergl. zur Reserve.

74. Auf Anordnung des Handels-Ministerii wurde das alte Treutlersche System beseitigt und durch das bei der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn eingeführte Signal-System ersetzt.

244. Hierin sind auch die Löhne der Wagenschieber und Bahnhofsarbeiter enthalten.

47. Ostpreußische Südbahn.

I. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1868 die Linie von Pillau über Königsberg, Pr. Eylau, Bartenstein, Rastenburg u. Lötzen nach Lyck von . . . 30,06 Meilen
nebst der Verbindungsbahn in Königsberg vom Lizentbahnhofe nach dem Südbahnhofe von . . . 0,11 "
und dem Hafengeleise in Pillau . . . 0,03 "
zusammen 30,20 Meilen.

Die 10,35 Meilen lange Strecke Rastenburg-Lyck wurde am 8. Dezember 1868 dem Betriebe übergeben; mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . 20,37 Meilen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

71a. Hierin sind 10 portative Apparate enthalten.

76—85. Das bis ult. 1868 verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil die Baurechnungen noch nicht geschlossen sind.

163. Für die Strecke Pillau-Königsberg sind Abonnements-Billets und für die ganze Bahn Tagesbillets eingeführt. Befördert wurden im Jahre 1868: auf Abonnementsbillets 45 170, auf Tagesbillets 25 175 und außerdem mit Extrazügen 9066 Personen.

268c. Da das verwendete Anlage-Kapital noch nicht festgestellt ist, kann auch der Procentsatz, zu welchem sich dasselbe verzinst hat, nicht angegeben werden.

285. Die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte hat betragen im Jahre 1868 . . . . 20,37 Meilen,
" " 1867 . . . . 14,84 "
daher im Jahre 1868 mehr . . 5,53 Meilen.

286—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil das Bahngebiet im Jahre 1868 ein weit größeres war, als im Jahre 1867.

48a. Pfälzische Ludwigsbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Mit der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn ist zugleich die Betriebsleitung und Verwaltung der Pfälzischen Maximiliansbahn, der Neustadt-Dürkheimer und der Pfälzischen Nordbahnen vereinigt. Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 und den vorhergehenden Jahrgängen enthalten. Veränderungen hiergegen sind durch den Hinzutritt der Neustadt-Dürkheimer und der Pfälzischen Nordbahnen nicht eingetreten.

II. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

1. die Hauptbahn von der Preuß. Grenze bei Bexbach über Ludwigshafen bis zur Hessischen Grenze bei Worms . . . 16,58 Meilen,
(die Fortsetzung von der Grenze bis Worms 0,42 Meilen befindet sich im Betriebe der Hessischen Ludwigs-E.-G., welcher sie eigenthümlich gehört);
2. die Zweigbahnen: a) Schifferstadt-Speyer . . . 1,21 "
b) Homburg-Zweibrücken . . . 1,45 "
c) Speyer-Germersheim . . . 1,80 "
d) Schwarzenacker-St. Ingbert . . . 2,71 "
e) Pfälzischer Theil der Rheinbrücke nebst Verbindungsbahn zwischen Ludwigshafen und Mannheim mit . . . 0,25 "
zusammen 24,00 Meilen
à 7532,48 Meter.

III. **Bahn-Anlagen.** An der festen Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim wurden im Laufe des Sommers 1868 auch die beiderseitigen Portal-Bauten vollendet und gelangte auf Bayerischer Seite die zur Krönung des Portalbaues bestimmte Figurengruppe — eine Germania und Palatia darstellend — zur Aufstellung.

IV. **Personen-Verkehr.** Die im Jahre 1868 zur Einführung gelangten Abonnementsbillets mit 25 Proc. Ermäßigung für die zweite und dritte Wagenklasse hatten einen mäßigen Absatz; ungleich größer war der Erfolg der Abonnements-Billets für Schüler und Lehrlinge bis zum Alter von 18 Jahren, sowie für Arbeiter, mit 75 Proc. Ermäßigung.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Die außer der Pensions- und Unterstützungskasse für die Beamten und Angestellten der Pfälzischen Bahnen noch bestehende Lebensversicherungs-Anstalt zählte im Jahre 1868 bereits 1719 Mitglieder mit der obligatorischen Versicherung von 100 Fl. im Betrage von 171 900 Fl. und 384 Mitglieder mit höherer Versicherung im Gesammtbetrage von 139 600 Fl.

Es sind im Ganzen 23 Sterbefälle vorgekommen, für welche bezahlt wurden: an obligatorischer Versicherung 2300 Fl. und an höheren Versicherungen 3000 Fl., sonach in Summe 5300 Fl.

VI. **Neue Bahnlinien.** Im Rayon der Ludwigsbahn ist die Bau-Ausführung nachstehender Linien in naher Aussicht:

a) die Bahn von Landau in der Richtung über Pirmasens nach Zweibrücken, ca. 9 Meilen,
b) die Bliesthalbahn als Fortsetzung der vorerwähnten Linie zum Anschluß an die Französische Ostbahn in Saargemünd, 2,6 Meilen.

Projekte zweiter Linie sind:

1) die Fortsetzung der St. Ingberter Bahn in der Richtung nach Saarbrücken,

2) eine Bahn von Landstuhl über die Sickinger Höhe nach Pirmasens und
3) die Fortsetzung der Winden-Bergzaberner Bahn in der Richtung über Dahn zum Anschluß an die Pirmasenser Bahn bei Kaltenbach.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Die Hauptbahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 25. August 1849 eröffnet. Die Zweigbahnen wurden, und zwar: Homburg-Zweibrücken am 15. Mai 1857, Speyer-Germersheim am 14. März 1864, Schwarzenacker-Hassel am 26. November 1866, Hassel-St. Ingbert am 1. Juni 1867 und die Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim nebst Verbindungsbahn am 25. Februar 1867 dem Betriebe übergeben.

38. Auf den neueren Strecken Speyer-Germersheim und Schwarzenacker-St. Ingbert ist das System der schwebenden Stöße angewendet, es kamen daher auf diesen Strecken nur Mittelschwellen zur Verwendung.

123. Dies sind die auf der Hauptlinie abgelassenen Züge.

140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militairpersonen &c. zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.

146. Desgleichen hier, wegen der nicht notirten Centnermeilen der Equipagen und des Viehes.

230. Hierin sind auch die Kosten der Gasbeleuchtung mit 9188 Thlrn. enthalten.

250. Dies sind „Schadensersätze und Restitutionen aller Art".

252. In dieser Summe sind enthalten: 9088 Thlr. Vergütung an die Königl. Saarbrücker Eisenbahn für den Antheil an den Betriebskosten der Station Neunkirchen und 34 991 Thlr. Löhne der Arbeiter.

260. Ebenso hierin 3677 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit den Banquiers.

48b. Pfälzische Maximilians-Bahn.

I. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Maximiliansbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt, worüber dort unter Nr. I resp. in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 das Nähere mitgetheilt ist.

II. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Zweigbahn von Winden nach Bergzabern, welche einen integrirenden Theil der Maximiliansbahn bilden wird, schreitet seiner Vollendung entgegen. Dieselbe hat eine Länge von 1,30 Meilen.

Der Ausführung nahe Projekte sind:

a) eine Bahn von Landau nach Germersheim mit Anschluß an das Badische Netz . . . 2,67 Meilen,
b) die Fortsetzung der Rheinlinie (linkes Ufer) von Germersheim über Rülzheim nach Wörth . . . 3,0 Meilen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

38. Auf der Zweigbahn Winden-Maximiliansau ist das System der schwebenden Stöße angenommen, weshalb daselbst nur Mittelschwellen zur Verwendung kamen

123. Dies sind die auf der Hauptlinie abgelassenen Züge.

140 u. 146. Diese Procentsätze können nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militair-Personen &c. zurückgelegten Personenmeilen und die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden.

230. Hierin sind auch 1979 Kosten der Gasbeleuchtung enthalten.

250. Dies sind „Schadensersätze und Restitutionen aller Art".

252. In dieser Summe sind enthalten: 931 Thlr. Vergütung an die Pfälzische Ludwigsbahn für Benutzung des Bahnhofes Neustadt, 4359 u. 4486 Thlr. Vergütung an die Französische Ostbahn für die Benutzung des Bahnhofes Weißenburg resp. der Bahnstrecke von der Bayerischen Grenze bis Weißenburg, 10 284 Thlr. Vergütung an dieselbe für den Antheil an den Betriebskosten der Station Weißenburg und 9290 Thlr. Antheil an den Kosten des Betriebes der Brücke bei Maximiliansau.

260. Hierin sind 3098 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit Banquiers enthalten.

48c. Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt.

II. **Bahngebiet.** Die Fortsetzung der Bahn von Dürkheim nach Monsheim — 3,0 Meilen — mit Anschluß an die Hessische Ludwigsbahn, ist der Ausführung nahe.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

85. Von den gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten . . . . 146 723 Thlrn.
wurden durch Einnahmen während der Bauzeit gedeckt . . . . 60 498 „
so daß die Baurechnung ult. 1868 mit einem Vorschusse von . . . . 86 225 Thlrn.
abschloß.

140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den Militair-Personen zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.

230. Hierin sind 303 Thlr. Kosten der Gasbeleuchtung enthalten.

246b. Ebenso hierin die Reparaturkosten der Gepäckwagen.

252. Desgl. hierin 2345 Thlr. Vergütung an die Pfälzische Ludwigsbahn für die Mitbenutzung des Bahnhofes Neustadt und 1510 Thlr. gemeinschaftliche Ausgaben für denselben.

260. Desgl. hierin 5691 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit Banquiers.

272. Zur Verzinsung des Actien-Kapitals waren erforderlich . . . . 32 994 Thlr.
Der Betriebs-Ueberschuß betrug nach Abzug des Beitrages zum Pensionsfonds . . . . 2 959 „
so daß der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie einen Zuschuß von . . . . 30 035 Thlr.
gegen 30 928 Thlr. im Vorjahre zu leisten hatte.

48d. Pfälzische Nordbahnen.

I. **Bahngebiet.** Von den Pfälzischen Nordbahnen ist die erste Linie, Landstuhl-Kusel, von 3,88 geogr. = 3,82 Pr. Meilen am 22. September 1868 dem Verkehre übergeben worden und stand sonach in diesem Jahre 101 Tage im Betriebe. Mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . . 1,05 „ „ welcher den Durchschnittsberechnungen Kol. 150b—153b, 207, 218, 221a, 236, 262, 265a u. 268a nicht zu Grunde gelegt werden konnte, weil eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, nicht möglich ist.

Der Gütertransport konnte erst im Monat November und der Kohlentransport erst im Dezember 1868 in regelmäßigen Gang gesetzt werden, weil die Einrichtungen für diese Transporte erst gegen Ende des Jahres gänzlich fertig gestellt waren.

Als zweite Linie der Pfälzischen Nordbahnen ist die Alsenzbahn mit einer Länge von ca. 7 Meilen in Ausführung zu bringen. Deren Bau wurde nach Erwerbung des Grundeigenthums noch im Herbste 1868 in Angriff genommen. Diese höchst interessante Thalbahn mündet in Hochspeyer in die Ludwigsbahn, führt über Winnweiler, Alsenz und Ebernburg und schließt sich in Münster a/Stein an die Rhein-Nahebahn an.

Weitere der Ausführung nahe Projekte sind:

a) die Donnersberger Bahn von Kaiserslautern über Kirchheimbolanden an die Landesgrenze bei Alzey 6,0 Meilen,
b) die Zellerthalbahn, eine Abzweigung der vorerwähnten, von Marnheim nach Monsheim . . . . 3,0 „
c) eine Verbindungslinie von Frankenthal nach Freinsheim zum Anschluß an die Dürkheim-Monsheimer Bahn . . . . 1,52 „

Projekte zweiter Linie sind:

1) die Glanthalbahn von Altenglan über Meisenheim nach Staudernheim;
2) die Lauterthalbahn von Kaiserslautern über Wolfstein nach Lauterecken zum Anschluß an die vorerwähnte Glanthalbahn;
3) eine Bahn von Grünstadt durch das Eisthal nach Enlenbach.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

121—276. Die hier aufgeführten Notizen beziehen sich auf einen Zeitraum von 101 Tagen, sind also zu Vergleichungen mit denen der übrigen Vereinsbahnen, welche den Zeitraum eines Jahres umfassen, nicht geeignet und deshalb durch kleineren Zahlendruck dargestellt.

219. Hierin sind 14 378 Thlr. Zinsen der Bestände enthalten.

260. Ebenso hierin 1307 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit Banquiers.

49. Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** In Folge der am 15. November 1868 erfolgten Betriebs-Eröffnung der 16,92 Meilen langen Strecke Breslau-Vossowska der „Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn" hat die Vereinigung derselben mit der „Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn" an dem genannten Tage stattgefunden. Die bisherige Firma „Direktion der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn" erlosch in Folge dieser Vereinigung; an deren Stelle ist die „Direktion der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn", bestehend aus 7 Mitgliedern und 3 Stellvertretern getreten. Letzterer steht ein aus 11 Mitgliedern und 3 Stellvertretern zusammengesetzter „Aufsichtsrath" zur Seite.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1868:

1) die Hauptbahn Breslau-Vossowska-Tarnowitz . . . . 22,82 Meilen,
2) die Zweigbahn Vossowska-Oppeln . . . . 4,21 „
zusammen 27,03 Meilen.

Die 16,92 Meilen lange Strecke Breslau-Vossowska war nur 1½ Monate im Betriebe, es beträgt deshalb der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . 12,23 „

III. Der **Fahrdienst** auf der, der Oberschlesischen Verwaltung gehörenden Zweigbahn von Morgenroth nach Tarnowitz, über welchen das Nähere in den Jahrgängen 1867 der Statistik S. 183 beziehungsweise 1864 S. 236 enthalten ist, wurde auch im Jahre 1868 ausgeführt.

Die von der Oberschlesischen Eisenbahn-Verwaltung gezahlte Entschädigung betrug 2404 Thlr. Hiervon sind dem Betriebsfonds für erhöhte Leistungen und Abnutzungen 1479 Thlr. (in Kol. 219 mitenthalten) und dem Erneuerungsfonds 925 Thlr. (in Kol. 282 mitenthalten) überwiesen.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden in Folge der Eröffnung der Strecke Breslau-Vossowska vermehrt um 6 Güterzug- und 15 Personenzug-Lokomotiven, 48 Personen-, 15 Gepäck- und 663 Güterwagen.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Arbeiter-Krankenkasse, welche ult. 1868 mit einem Bestande von 3510 Thlrn. abschloß.

VI. **Neue Bahnlinien.** Die Strecken von Tarnowitz über Beuthen, Laurahütte, Emanuelsegen und Pleß nach Dziedit

befanden sich ult. 1868 im Bau und wurden so gefördert, daß die Eröffnung der 1,90 Meilen langen Strecke Tarnowitz-Beuthen am 26. Juli 1869 erfolgen konnte. Die Eröffnung der übrigen Strecken wird ebenfalls im Jahre 1869 beabsichtigt.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 3 stellvertretende Mitglieder zur Direktion.

14. Die letzte Strecke der Oppeln-Tarnowitzer Bahn wurde am 24. Januar 1858 eröffnet.
Ueber die Fortsetzung der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn siehe ad I u. VI dieses Berichts.

40. Der hier aufgeführte Procentsatz bezieht sich nur auf die Stammbahn von Oppeln nach Tarnowitz.

70. Die 3 Leitungen sind folgende: von Breslau nach Zawadzki (19 Meilen), von Breslau nach Bossowska (16,9 M.) und von Oppeln nach Tarnowitz (10,1 M.).

76—86. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf die 10,12 Meilen lange Strecke Oppeln-Tarnowitz. Das Anlage-Kapital der Strecke Breslau-Bossowska konnte nicht angegeben werden, weil die Bau-Rechnungen noch nicht abgeschlossen waren.

80a. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden, Wärter-Wohnhäuser und Abtheilungszeichen enthalten.

268c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 76—86 kann die Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht angegeben werden.

271. Die hier aufgeführte Steuer bezieht sich auf das Jahr 1867.

272. Dem Baufonds der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn wurden die hier aufgeführten 157 572 Thlr. überwiesen, aus welchem die statutenmäßige Verzinsung des Anlage-Kapitals der Stammbahn erfolgt, welche 5 Proc. betrug.

276. Diese Summe wurde zur Deckung der Staats- und Kommunalsteuern für das Jahr 1868, deren Höhe noch nicht feststand, reservirt.

50. Rheinische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

1) Köln-Bonn-Koblenz-Bingerbrück (Mitte der Rheinbrücke)	20,40	Meilen,
mit der Zweigbahn von Koblenz nach Lahnstein	0,98	„
2) Köln-Düren-Aachen-Herbesthal 11,34 M. und von Herbesthal bis zur Grenze (0,02 M.)	11,36	„
mit der Zweigbahn Herbesthal-Eupen	0,70	„
3) Düren-Euskirchen-Mechernich-Call	7,13	„
4) Köln-Crefeld-Kempen-Cleve 15,65 M. und von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Elten (1,82 M.)	17,47	„
5) von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Cranenburg	1,69	„
6) von Kempen bis zur Niederländischen Grenze bei Venlo (eröffnet am 27. Dezember 1867)	2,64	„
7) von Osterath über Essen nach Wattenscheid	6,52	„
zusammen	68,89	Meilen.
Hiervon gehen ab: die in den Linien ad 1, 2 u. 4 berechnete Kölner Stadtbahn von 2 × 0,15 = 0,30 Meilen und die in den Linien ad 2 u. 4 mitgerechnete Strecke auf dem Central-Güterbahnhofe in Cöln von 1 × 0,07 = 0,07 „	0,37	„
Es verbleiben	68,52	Meilen,
welchen noch hinzutreten die Strecken:		
von der Trankgassen-Station Köln bis zum Central-Güterbahnhofe	0,42	„
und von dem Bahnhofe Pantaleon bis zur Ringbahn	0,14	„
Ueberhaupt	69,08	Meilen.
Außerdem hat die Gesellschaft auf Grund von Verträgen den Betrieb auf folgenden Strecken nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen zu führen:		
a) von Lahnstein bis zum Bahnhofe Oberlahnstein, welche Strecke Eigenthum der Nassauischen Eisenbahn-Verwaltung ist	0,05	„
b) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Elten bis Zevenaar welche gemeinschaftliches Eigenthum der Rheinischen und Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft ist;	0,46	„
c) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Cranenburg bis Nymegen (Nymwegen) welche Eigenthum der Nymegener Eisenbahn-Gesellschaft ist;	1,04	„
d) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bis Venlo welche Eigenthum des Niederländischen Staats ist.	0,40	„
Der Gesammtbetrieb der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft erstreckt sich mithin auf	72,03	Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. Geleise. Im Laufe des Jahres 1868 wurde das zweite Geleise auf den Strecken Köln-Longerich u. Worringen-Osterath fertig gestellt und dem Betriebe übergeben.

Auf der Strecke Rolandseck-Brohl wurde dasselbe zwar Ende 1868 fertig ausgesetzt, aber erst am 15. Januar 1869 in Betrieb genommen.

Auf der Strecke Langerwehe-Eschweiler sind versuchsweise 1000 Stück eiserne Querschwellen nach dem System Bauthérin zur Verwendung gekommen, die bisher damit gemachten Erfahrungen jedoch nicht zu ihren Gunsten ausgefallen.

2. Die **Brücke** über den Erft-Kanal bei Neuß, sowie eine Wege-Unterführung daselbst und eine solche bei Dormagen wurden bei Ausführung des zweiten Geleises mit eisernen Blechträgern überbrückt.

3. **Stationsbauten.** Die Erweiterungsbauten auf den Bahnhöfen Eschweiler und Stolberg wurden im Jahre 1868 beendet. Der Bahnhof Ehrenfeld wurde beträchtlich erweitert, das neue Stationsgebäude daselbst vollendet, ein größerer Güterschuppen ausgeführt, eine Centesimalwaage und ein neuer Hebekrahn aufgestellt und mehrere Schienenstränge angelegt.

III. An **Betriebsmitteln** wurden im Laufe des Jahres 1868 neu beschafft: 8 vierrädrige gekuppelte Güterzug-Lokomotiven, 4 Personenwagen I. u. II. Klasse, 21 dergl. II. Klasse, 4 dergl. II. u. III. Klasse, 21 dergl. III. Klasse, 8 dergl. IV. Klasse (zugleich zur Benutzung als III. Klasse eingerichtet), zusammen 58 Personenwagen; 16 Dienst- und Gepäckwagen, 60 offene Güterwagen leichter Construction, 12 dergl., ganz aus Eisen construirt, 18 dergl. zum Schienentransport und 101 dergl. zum Transport von Kies und Steinkohlen, zusammen 207 Lastwagen.

Ausrangirt wurden: 2 ältere Lokomotiven, 6 Personenwagen II. Klasse, 1 dergl. II. u. III. Klasse, u. 4 dergl. III. Klasse, zusammen 11 Personenwagen; 4 Dienst- und Gepäckwagen, 3 bedeckte und 41 offene, zusammen 48 Lastwagen.

Außerdem wurden 38 Stück halbgedeckte und offene Güterwagen in Bauwagen umgeändert.

IV. **Neue Bahnlinien.** Im Bau begriffen waren Ende 1868:

a) die Linie Neuß-Düren (6,01 Meilen), welche am 1. September 1869 dem Betriebe übergeben worden ist;

b) von der rechtsrheinischen Bahn die Strecke von Ehrenbreitstein nach Neuwied (eröffnet am 27. Oktober 1869) nebst Anschluß an die Köln-Gießener Bahn in der Nähe von Siegburg;

c) die Fortsetzung der Eifelbahn von Call resp. Soetenich nach Trier.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zur Direktion, darunter 1 besoldetes mit einem Gehalte von 2000 Thlrn.

13. Von der Bahn waren am Schlusse des Jahres 1868 doppelgeleisig die Strecken: Köln-Bingen (20,30 M.), Köln-Herbesthal (11,34 M.), Köln-Longerich (1,04 M.), Worringen-Osterath (4,90 M.), Koblenz-Pfaffendorf (0,27 M.), Horchheim-Oberlahnstein (0,40 M.) und Hochfeld-Essen (2,72 M.).

15. Die Kronenbreite des Bahndammes beträgt bei der Schwellenunterkante 26 Fuß; wird das Kiesbett nicht in Betracht gezogen, dann beläuft sich dieselbe auf 30 Fuß.

75. Von dem hier aufgeführten concessionirten Anlage-Kapitale waren bis ult. 1868 begeben: 28 519 750 Thlr. Stamm-Actien, 892 250 Thlr. Prioritäts-Stamm-Actien und 21 227 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen, zusammen 50 639 000 Thlr. Außerdem sind für die Eifelbahn von Soetenich nach Trier 11 000 000 Thlr. in Obligationen concessionirt, von welchen 5 000 000 Thlr. begeben sind.

89. Es sind vom Staate garantirt: 1 250 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen mit 3½ Proc., 2 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der festen Rheinbrücke bei Koblenz rc. mit 4½ Proc., welches Kapital aber für den Bau nicht absorbirt worden ist, und 750 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der Bahn von Ehrenbreitstein nach Horchheim mit 4 Proc.

121g. Dies sind die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen, welche nach Stunden notirt und nach bestimmten Sätzen auf Meilen reducirt werden.

125. Zum Anheizen wurden Reiserwellen verwendet. Dieselben sind auf Holz reducirt und dabei 1 Reiserwelle = ⅛ Cbfß. Scheitholz gerechnet.

201e. Hierin sind auch die von Fußgängern rc. über die feste Rheinbrücke bei Koblenz erhobenen Brückengelder im Betrage von 3200 Thlrn. enthalten.

219. Ebenso hierin die Differenz zwischen empfangener und gezahlter Wagenmiethe.

232. Die Ausgaben für das Reinigen der Bahn vom Schnee werden aus dem Reservefonds bestritten.

234. Hierin sind die Kosten der Rhein-Trajekte bei Griethausen und Rheinhausen mit 39 276 Thlr. enthalten.

244. Ebenso hierin die Kosten der An- und Abfuhr der Güter.

260. Desgl. hier 19 428 Thlr. Kommunal-Einkommensteuern und 7203 Thlr. Zuschuß zur Pensionskasse.

263. Der Betrieb auf den fremden Bahnstrecken wird, wie ad I dieses Berichts erwähnt, nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen geführt, ein Zins für dieselben daher nicht entrichtet. Der Einnahme-Antheil der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft ist in Kol. 275 aufgeführt.

268.	Von dem hier aufgeführten Ueberschusse von	3 976 483 Thlrn.
	ist aus dem in der vorstehenden Erläuterung angeführten Grunde der Ueberschuß der Strecke Cleve-Zevenaar von	4 063 "
	in Abzug zu bringen, es verbleiben mithin	3 972 420 Thlr.
	Für die Koblenzer Stadtbahn und Rheinbrücke, sowie für die Strecke Ehrenbreitstein-Oberlahnstein erfolgt wegen der für das Anlage-Kapital derselben Seitens des Staats gewährleisteten Zins-Garantie (siehe Erläuterung zu Kol. 89) besondere Abrechnung. Nach derselben hat der Staat das Deficit dieser Strecken, welches bei der Koblenzer Stadtbahn und Rheinbrücke	69 394 "
	und bei der Strecke Ehrenbreitstein-Oberlahnstein	28 758 "
	beträgt, zu decken. Diese	4 070 572 Thlr.
	sind in den Kol. 270—275 als verwendet nachgewiesen.	

270a. Dies ist diejenige Summe, welche nach Abzug der dem Baufonds der neuen Linien ꝛc. zur Last fallenden Zinsen, ferner nach Abzug des aus der rentbaren Anlegung der disponiblen Baarbestände erzielten Ueberschusses an Activ-Zinsen verbleibt. Die hierin enthaltenen Zinsen für das Anlage-Kapital der Koblenzer Stadtbahn und Rheinbrücke betragen 79 922 Thlr. und für die Strecke Ehrenbreitstein-Oberlahnstein 37 515 Thlr.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

1868 überhaupt	72,03 Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte	72,03 Meilen,
1867 „	68,99 „	„ „ „	66,82 „
1868 mehr überhaupt	3,04 Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte	5,21 Meilen.

290 u. 292. In Uebereinstimmung mit der Betriebsrechnung der Rheinischen Eisenbahn und den vorliegenden statistischen Notizen ist nur die Differenz zwischen empfangener und gezahlter Wagenmiethe in Rechnung zu stellen (siehe Erläuterung zu Kol. 219). Nach dieser Rechnungsweise würden die Einnahmen des Jahres 1867 . . . 5 671 102 Thlr. überhaupt und 84 871 Thlr. pro Meile Bahnlänge, die Ausgaben 1 947 733 Thlr. überhaupt resp. 29 149 Thlr. pro Meile Bahnlänge betragen haben, welche Summen dieser Vergleichung zu Grunde liegen.

336b. Dies sind die seit dem Jahre 1863 vorgekommenen Schienenbrüche, die in den früheren Jahren stattgefundenen sind nicht notirt.

343. Von diesen Verkehrs-Störungen wurden nur die Rhein-Trajekte bei Griethausen und Rheinhausen betroffen.

51. Schleswigsche Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Schleswigschen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Rendsburg über Klosterkrug, Oster-Ohrstedt, Tingleff, Rothenkrug und Woyens nach der Jütischen Grenze		19,31	Meilen,
2) folgende Zweigbahnen:	a) von Oster-Ohrstedt nach Tönning	4,40	„
	b) „ der Nordschleswigschen Weiche nach Flensburg	0,60	„
	c) „ Tingleff nach Tondern	3,43	„
	d) „ Woyens nach Hadersleben	1,56	„
	e) „ Rothenkrug nach Apenrade, dem Betriebe übergeben am 12. September 1868	0,91	„
	zusammen	30,71	Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt der ad e aufgeführten Zweigbahn ist mit Rücksicht auf deren Betriebszeit zu 0,3 Meilen angenommen. Außerdem war noch die Strecke von der Schleswigschen Grenze nach der Dänischen Station Vamdrup von 0,5 Meilen bis 1. Dezember 1868 im Betriebe der Schleswigschen Verwaltung. Für diese Strecke berechnet sich ein mittlerer Jahresdurchschnitt von 0,46 Meilen, mithin für das ganze Netz von . . . . 30,56 „

II. Ueber das **Anlage-Kapital**, sowie über das mit der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossene Uebereinkommen enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 194 spezielle Mittheilungen.

III. **Industrielle Anlagen.** Die Maschinen-Werkstatt in Flensburg beschäftigte im Jahre 1868 durchschnittlich täglich 58 Arbeiter, welche im Ganzen 13 550 Thlr. an Arbeitslohn erhielten.

Der Werth der in dieser Werkstatt verarbeiteten Materialien berechnet sich pro 1868 auf 14 472 Thlr.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Eine Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse besteht nicht, dagegen eine Kranken- und Sterbekasse, über welche der Jahrgang 1867 der Statistik S. 187 das Nähere enthält.

Die Zahl der Betheiligten betrug im Rechnungsjahre vom 1. April 1868 bis 31. März 1869 . 650, welche an Beiträgen und Eintrittsgeld 2480 Thlr. zahlten. Der Bestand dieser Kasse schloß ult. März 1869 mit einem Vermögen von 3960 Thlrn. ab.

V. **Neue Bahnlinien.** Die Abkürzungsbahn von Klosterkrug über Friedrichsberg (Schleswig) und Jübeck nach Eggebeck mit der Verbindungsbahn von Jübeck nach Sollbrück befand sich im Jahre 1868 im Bau. Nach deren Vollendung ist die 0,64 Meilen lange Zweigbahn von Klosterkrug nach Schleswig, deren Betrieb die Schleswigsche Eisenbahn-Gesellschaft am 13. Februar 1869 übernommen hat, zum Abbruch bestimmt.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 194 speziell angegeben. Von den neueren Linien ist die Zweigbahn Tingleff-Tondern am 26. Juni 1867 und die Zweigbahn Rothenkrug-Apenrade am 12. September 1868 dem Betriebe übergeben worden.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahnlinien von der Firma Peto, Brassey u. Betts in Entreprise ausgeführt sind und der Gesellschaft die erforderlichen Notizen nicht zu Gebote stehen.

85. Die hier aufgeführte Summe ist für die vollendeten Linien an die Bau-Unternehmer gezahlt worden (siehe vorstehende Erläuterung).

113—120. Die Anschaffungskosten der Betriebsmittel können ebenfalls nicht angegeben werden; die Bauunternehmer haben aus dem Anlage-Kapitale zur Anschaffung von Betriebsmitteln 850 Pfd. Sterling pro Englische Meile verwendet.

129b. Hierin ist auch das verbrauchte Quantum Coals (10 869 Ctr.) enthalten.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Leistungen der Gepäck- von denen der Güterwagen nicht getrennt notirt werden, können auch über die Ausnutzung derselben nur gemeinsame Angaben gemacht werden.

168, 183a, 188a, 194a u. 208. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Dagegen beziehen sich die hier aufgeführten Notizen nur auf die Güter der Normalklasse.

196—200. Privat-Depeschen-Verkehr findet auf den Schleswigschen Bahnen nicht statt.

244. Hierin sind 5723 Thlr. Kosten der An- und Ablieferung der Güter enthalten.

270—276. Der Ueberschuß wurde, soweit er dazu ausreichte, zur Verzinsung des Anlage-Kapitals verwendet (die Amortisation desselben beginnt erst mit dem 2. Januar 1870). Den fehlenden Betrag hat die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft in Folge der übernommenen Garantie von 5 Proc. für die Stamm-Actien und 4½ Proc. für die Prioritäts-Obligationen zuschießen müssen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1868 überhaupt .	30,71	Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	30,56	Meilen,
„ „ 1867 „ .	29,80	„ „ „ „ „	28,14	„
pro 1868 mehr überhaupt .	0,91	Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	2,42	Meilen.

290 u. 292. Nach der Betriebsrechnung der Schleswigschen E. wird nur die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe gebucht. In Uebereinstimmung hiermit und den vorliegenden statistischen Notizen haben die Einnahmen des Jahres 1867 betragen: überhaupt 528 000 Thlr. und pro Meile Bahnlänge 18 763 Thlr., die Ausgaben: überhaupt 245 213 Thlr. resp. pro Meile Bahnlänge 8 714 Thlr., welche Summen diesen Vergleichungen zu Grunde gelegt worden sind.

52. Taunus-Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet** und den **Betrieb** der Höchst-Sodener Zweigbahn enthält der Jahrgang 1867 der Statistik S. 188 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Bahn-Anlagen. Geleise.** Gegen Ende des Jahres 1868 wurde die Legung des zweiten Geleises auf der Strecke von Frankfurt a/M. nach Höchst begonnen.

Von den Geleisen der Taunusbahn ist ein nicht unbedeutender Theil auf Steinwürfeln fundamentirt. Im Vergleiche zu der Fundamentirung auf Schwellen hat nun bei Geleisen, welche vollständig unter denselben Verhältnissen benutzt wurden, in einem Durchschnitte von 4 Jahren gekostet:

a) das Schwellen-Fundament unter günstigen Verhältnissen der Schwellen-Auswechselung pro Jahr und Kilometer	129 Fl.	40 Kr.,
die Parallelstrecke mit Steinfundament pro Jahr und Kilometer	55 „	22 „
b) das Schwellen-Fundament unter ungünstigen Verhältnissen der Schwellen-Auswechselung pro Jahr und Kilometer	436 „	18 „
die Parallelstrecke mit Steinfundament pro Jahr und Kilometer	147 „	15 „

wobei noch bemerkt wird, daß unter diesen Beträgen sämmtliche Kosten für Unterstopfen, Bettungsmaterial, Klein-Eisenzeug u. s. w. enthalten sind.

In Bezug auf die Erneuerung der Schienen ist nach den Erfahrungen eines 28jährigen Betriebes anzuführen, daß im Durchschnitte kosten:

1) jede Meile der größtentheils doppelgeleisigen Bahn für Erneuerungen pro Jahr . . .	2415 Fl.	42 Kr.
2) jede durchfahrene Lokomotivmeile pro Jahr	— „	28 „

III. **Industrielle Anlagen.** Die Taunusbahn besitzt eine Hauptreparatur-Werkstätte zu Castel und eine Filialwerkstätte zu Frankfurt a/M., in welcher alle vorkommenden Arbeiten ausgeführt und selbst ein nicht unbedeutender Theil der Lokomotiven und Wagen selbst gebaut werden.

Zu Castel befindet sich außerdem eine der Gesellschaft gehörige Gasbereitungs-Anstalt, welche gleichzeitig Gas für Privat- und Gemeindezwecke abgiebt.

IV. **Betriebsmittel.** Im Neubau begriffen waren 2 Lokomotiven, welche abgängig werdende ältere Maschinen zu ersetzen haben. Als Ersatz abgängiger Wagen wurden 4 Personenwagen II. Klasse und 6 bedeckte Güterwagen neu beschafft.

V. **Personenverkehr.** Die Taunusbahn giebt die folgenden Arten von Abonnementsbillets mit einer nach der Transportlänge steigenden Ermäßigung aus:

Billets für 1 Jahr gültig mit 60—80 Proc.	Ermäßigung	Billets für 12 Doppelfahrten gültig mit 25—45 Proc.	Ermäßigung
„ „ ½ „ „ „ 55—75 „		„ „ 12 „ für Schüler, Lehrlinge u. s. w. mit . . . 75 „	
„ „ ¼ „ „ „ 52—70 „			
„ „ 1 Monat „ „ 30—55 „			

VI. **Neue Bahnlinien.** Für den Bau einer nach der chemischen Fabrik Griesheim abzweigenden Industriebahn sind die Vorarbeiten ausgeführt und die Grunderwerbung eingeleitet worden.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2c. Die Mitglieder des Verwaltungsraths beziehen keinen Gehalt, sondern nur bei Geschäften außerhalb ihres Wohnortes Diaten.

15. Der Bahndamm hat eine Kronenbreite von 23,9 Fuß auf der Hauptbahn und von 12,77 Fuß auf der Zweigbahn.

31 u. 32. Die in den Jahren 1839 u. 1840 bei der ersten Anlage der Bahn gelegten Schienen sind — bis auf eine unbedeutende Anzahl in Seitengeleisen — sämmtlich erneuert.

Die Auswechselung der Schienen hat in größeren Massen im Jahre 1852 begonnen und sind auch von diesen zuerst ausgewechselten Schienen bereits einzelne Strecken zum zweiten Male ausgewechselt. Ueberhaupt ist die Dauer einer Schiene in den stärker benutzten Geleisen höchstens auf 10—12 Jahre anzunehmen.

33. Von den Geleisen liegen 4848 Ruthen auf Steinwürfeln, der übrige Theil auf Schwellen von Eichen- und Kiefernholz und einer unbedeutenden Anzahl von Buchenholz.

34. Die vor dem Jahre 1863 eingelegten Schwellen sind größerentheils nicht präparirt, die später eingelegten eichenen Schwellen sind mit Creosotölen und die Kiefernschwellen mit Doppel-Chlor-Quecksilber getränkt.

Ein Versuch der Tränkung mit Kupfervitriol nach dem Verfahren von Boucherie hat ungünstige Resultate geliefert.

42. Auf der Höchst-Sodener Zweigbahn beträgt das Steigen 130 Fuß.

78a. Diese 81 546 Thlr. repräsentiren die Kosten der Erwerbung der Höchst-Sodener Zweigbahn.

85. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 970 904 Thlr. sind theilweise aus den laufenden Betriebs-Einnahmen, theilweise aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds entnommen worden.

87c. Prioritäts-Obligationen sind nicht ausgegeben worden, dagegen bestehen zur Zeit (nachdem im Jahre 1862 eine zu 4½ Proc. verzinsliche Anleihe von 200 000 Fl. getilgt ist) folgende Anleihen:

1) eine zu 3½ Proc. verzinsliche von	285 714	Thlrn.	(500 000 Fl. Rh.)
2) " " 4 " " "	344 000	"	(602 000 " ")
zusammen	629 714	Thlr.	(1 102 000 Fl. Rh.)

Die letztere Anleihe ist auf Höhe von 685 714 Thlrn. (1 200 000 Fl.) festgesetzt, es waren aber bis ult. 1868 nur 344 000 Thlr. begeben.

90. Die zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendeten Summen sind bereits in Kol. 76—84 mitenthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 85.) Hiervon sind aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds verausgabt worden:

a) in den früheren Jahren bis Ende 1867	513 937	Thlr.
b) im Betriebsjahre 1868	66 304	"
zusammen	580 241	Thlr.

119. Die in Kol. 107 aufgeführten Transportmittel sind aus zweiter Hand angekauft und deshalb die Angabe ihres Kostenbetrages ohne Werth.

124. Die durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen betrug in den auf der Hauptbahn coursirenden Zügen 34,3 und in den auf der Zweigbahn abgelassenen 14,6 Achsen.

165. Außerdem sind noch 46 409 Traglasten befördert worden.

166b. Im Binnenverkehre der Taunusbahn wird Freigewicht für Gepäck nicht gewährt.

201e. Dies sind die Einnahmen für Extrazüge.

219. Hierin sind 5207 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz und 9735 Thlr. Differenz zwischen empfangener und gezahlter Wagenmiethe enthalten.

230. Diese Summe enthält auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn.

245. Desgleichen sind hierin 3652 Thlr. Kosten der Unterhaltung der zum Betriebe der Biebricher Zweigbahn mitverwendeten Pferde, der Geschirre u. s. w., sowie 17 119 Thlr. Kosten der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz und 5708 Thlr. Spesen für die Mitbenutzung der Frankfurter Verbindungsbahn enthalten.

280. Außerdem besteht noch ein „Amortisationsfonds". Derselbe schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 43 964 Thlrn. ab und hat den Zweck: bei dem Erlöschen der Concession einen Ersatz für etwaigen Minderwerth der Bahn bei Uebergang derselben auf den Staat nach und nach zu schaffen.

53a. Thüringische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn Halle-Erfurt-Eisenach-Gerstungen von	25,16	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Corbetha-Leipzig	4,18	"
b) Weißenfels-Gera	7,92	"
c) Dietendorf-Arnstadt	1,34	"
zusammen	38,60	Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft hat auf Grund eines mit dem Verwaltungsrathe der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen, bis Ende des Jahres 1872 laufenden Vertrages auch den Betrieb der Werrabahn zu leiten.

Ferner besorgt die Thüringische Bahnverwaltung den Betrieb der für Rechnung der Königl. Preuß. Regierung erbauten Zweigbahn von Erfurt nach dem Salzbergwerk Ilversgehofen.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. Geleise. Am Schlusse des Jahres 1867 waren vorhanden:

durchgehendes Hauptgeleise	77 199,6	Ruthen,
zweites Geleise der Strecke Halle-Gerstungen	50 312,0	"
an Nebengeleisen der Bahnhöfe	16 837,8	"
zusammen	144 349,4	Ruthen.

übertragen 144 349,4 Ruthen.

Im Jahre 1868 sind vollendet und dem Betriebe übergeben worden:

zweites Geleis von Leipzig nach Markranstedt . . . . 3 744,8 „

neue Nebengeleise der Bahnhöfe . . . . 641,5 „

Am Schlusse des Jahres 1868 betrug daher die Länge der Geleise . . . . 148 735,7 Ruthen.

Von den noch aus älteren leichten Schienen construirten Geleisen wurden 7611,8 Ruthen mit Schienen des Normalprofils umgebaut und 2180 Ruthen bereits aus schweren Schienen bestehendes Geleis erneuert.

Die Erneuerungen betrugen überhaupt 6,38 Proc. des am Jahresschlusse in der Bahn liegenden Schienenquantums; das aus Schienen des Normalprofils gebaute Geleise beträgt nunmehr 59,4 Proc. der ganzen Geleislänge.

Von den Schwellen sind 66 185 Stück, 10 000 Stück mehr wie im Jahre 1867, oder nahezu 11,5 Proc. des vorhandenen Quantums erneuert worden.

2. **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Halle ist eine neue Wasserleitung, welche aus den städtischen Wasserwerken abzweigt, angelegt worden. Auf Station Merseburg wurde der Güterschuppen umgebaut resp. vergrößert. Auf Station Weißenfels ist ein neuer Lokomotivschuppen gebaut und der Bau eines neuen größeren Empfangsgebäudes in Angriff genommen. Auf Station Naumburg wurde eine neue Drehscheibe angelegt und eine Erweiterung der Güterverkehrs-Anlagen vorgenommen, auch hat die Station Gasbeleuchtungs-Einrichtung erhalten. Auf Station Kösen ist ein neuer Güterschuppen erbaut und eine neue Drehscheibe hergestellt worden. Die Station Sulza wurde erweitert und die Anlage zweier Drehscheiben ausgeführt. Auf dem Bahnhofe Dietendorf ist ein neues geräumigeres Empfangsgebäude und eine neue Retirade erbaut worden. Auf Station Herleshausen wurde ein neuer Güterschuppen erbaut.

Außerdem sind auf mehreren Stationen die Perron-Anlagen theils durch Tieferlegung der alten hohen Perrons, theils durch die Herstellung neuer Mittelperrons verändert, die Geleis-Anlagen erweitert und verbessert, sowie verschiedene Arbeiten zur Vergrößerung der Stationen vorbereitet worden.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden 3 Lokomotiven ausrangirt, dagegen 6 Stück mit je 2 gekuppelten Rädern und 5 Stück dreifach gekuppelte Maschinen beschafft, so daß 8 Lokomotiven mehr im Betriebe waren als im Vorjahre.

Neue Güterwagen sind im Jahre 1868 nicht beschafft worden, dagegen hat sich die Zahl der Personenwagen um 8 sechsrädrige und 10 vierrädrige vermehrt.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions- 2c. Kasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht eine Kranken-Unterstützungs- und Wittwenkasse für das Arbeiter-Personal der Werkstätten, deren Kapitalbestand am Jahresschlusse sich auf 12 287 Thlr. belief.

Ferner besteht noch eine Sterbekasse für die Beamten, welche von denselben verwaltet wird und keine Zuschüsse aus der Gesellschaftskasse erhält.

VI. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Gotha-Leinefelder Bahn, 8,85 Meilen lang, ist im Jahre 1868 begonnen und bereits soweit gefördert worden, daß die Eröffnung des Betriebes der Theilstrecke Gotha-Mühlhausen am 11. April 1870 stattfinden konnte.

Ferner wurde der Bau einer Bahn von Gera nach Eichicht vorbereitet. Wegen des Baues einer Bahn von Leipzig nach Zeitz schweben noch Verhandlungen behufs Feststellung der Bahnlinie.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

4. Die drei Kommissare der bei dem Unternehmen mit Kapital betheiligten Staats-Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Gotha sind sowohl Mitglieder der Direktion, als auch des Verwaltungsrathes und deshalb in der Mitgliederzahl des Letzteren nochmals mitaufgeführt.

13. Doppelgeleisig sind die Hauptbahn Halle-Gerstungen und die 1,91 Meilen lange Strecke Leipzig-Markranstedt.

15. Auf den Strecken Halle-Gerstungen, Corbetha-Leipzig und Weißenfels-Gera hat der Bahndamm eine Kronenbreite von durchgängig 26 Fuß, auf der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt dagegen nur 15 Fuß.

16. Dies sind nur Durchgänge durch die Wälle der Festung Erfurt.

31 u. 39. Die Geleise auf einem Theile der Hauptbahn werden bereits seit 23 Jahren benutzt. Der Durchschnitt der Benutzungszeit berechnet sich dagegen nur auf 16 resp. 15 Jahre, weil der Bau der Zweigbahnen und des größten Theils des zweiten Geleises in spätere Jahre fällt.

75. Von dem concessionirten Anlage-Kapitale sind 5 161 000 Thlr. zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn bestimmt und erst theilweise flüssig gemacht. Ferner hat die Begebung des Baukapitals der Gera-Eichichter Bahn (6 000 000 Thlr.) erst im Jahre 1869 begonnen.

Das Baukapital der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt ist in der Summe des concessionirten Anlage-Kapitals nicht mit eingerechnet, weil dasselbe durch kündbare Schuldscheine aufgebracht worden ist.

89. Von den für die Gotha-Leinefelder Bahn concessionirten Stamm-Actien Littr. B. sind für 4 661 000 Thlr. Seitens der Staaten Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha 4 Proc. Zinsen garantirt; desgl. 4½ Proc. für die Stamm-Actien Littr. C Seitens der Staaten Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Schwarzburg-Rudolstadt und Reuß jüngere Linie, im Verein mit der Stammbahn; endlich 4½ Proc. für das Baukapital der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt Seitens des Staates Schwarzburg-Sondershausen.

90. Die aus den Betriebs-Ueberschüssen gezahlten Summen für Erweiterungsbauten sind zum Theil noch nicht verwendet, aber lediglich für Bauzwecke reservirt.

100. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Gesellschaft noch einen Eigenthums-Antheil an 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen und 11 Gepäckwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

169. Für den Transport der Postgüter wird eine Aversionalsumme gezahlt. Es ist deshalb hier das Gewicht angegeben, welches der Berechnung der Entschädigungssumme zum Grunde liegt.

224. Von dieser Summe sind 206 310 Thlr. dem Erneuerungsfonds, als Beitrag für die Erneuerung der Oberbau-Materialien überwiesen worden.

246. Desgleichen von den hier aufgeführten Summen 57 923 Thlr. für Erneuerungen an den Lokomotiven, 15 813 Thlr. für die der Personen- und 62 222 Thlr. für die der Gepäck- und Güterwagen.

270. Diese Summe enthält auch die Zinsen für die erste Einzahlung auf die zum weiteren Ausbau der alten Bahnstrecken neu emittirten Stamm-Actien, sowie die Kosten bei Einlösung der Zinscoupons, Dividendenscheine 2c.

270—276. In den hier aufgeführten Beträgen sind 22 406 Thlr. mehr nachgewiesen, als der in Kol. 268a aufgeführte Ueberschuß beträgt. Diese Summe besteht in den nicht gedeckten Betriebskosten und Zinsen für die Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt, welche theils von der Stammbahn für Rechnung späterer Betriebsjahre vorgeschossen, theils von der Fürstlich-Schwarzburgischen Regierung in Folge der übernommenen Zinsgarantie erstattet worden ist.

271. Die hier eingetragene Steuersumme bezieht sich auf das Jahr 1867, da sie erst nach Abschluß der Rechnung desselben im Jahre 1868 bezahlt wurde.

276. Diese Summe ist zur Deckung der Eisenbahn-Abgabe pro 1868 bestimmt.

53b. Werra-Eisenbahn.

I. Ueber die **Organisation der Verwaltung** und die Betriebsleitung der Bahn Seitens der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft ist in der Statistik pro 1866 S. 197 das Nähere enthalten.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die Hauptbahn von Eisenach über Meiningen nach Coburg und die Zweigbahn Coburg-Sonneberg von . . . . 19,95 Meilen,
sowie die auf Rechnung der Königl. Bayerischen Regierung gebaute, von der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gepachtete Strecke Coburg-Lichtenfels von . . . . 2,76 "
zusammen 22,71 Meilen.

III. **Industrielle Anlagen.** Die Werra-Bahn besitzt eine im Jahre 1865 mit einem Anlage-Kapitale von ca. 122 700 Fl. oder 70 115 Thlrn. erbaute Reparatur-Werkstätte, in welcher alle Reparaturen an Maschinen, Tendern, Wagen und den mechanischen Vorrichtungen ausgeführt werden. Im Jahre 1868 wurden bei durchschnittlich 100 Arbeitern 56 264 Thlr. für Material, 16 354 Thlr. Werkstatts-Unkosten und 26 269 Thlr. Arbeitslöhne aufgewendet. Der Procentsatz der Werkstatts-Unkosten gegen die Arbeitslöhne berechnet sich auf 62,31.

Außerdem unterhält die Werra-Bahn eine Telegraphen-Werkstatt mit einem Telegraphen-Aufseher und einem Arbeiter.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 20 bedeckte Güterwagen vermehrt.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Personenwagen-Achse war durchschnittlich besetzt mit 4,55 Personen und brachte ein 0,426 Thlr. Jede Güter- und Gepäckwagen-Achse war durchschnittlich belastet mit 25,27 Ctrn. und brachte ein 7,85 Sgr.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Ueber die neben der Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehende Sterbekasse der Beamten und deren Frauen, sowie über die Werkstatts-Arbeiter-Krankenkasse (welche ult. 1868 mit einem Bestande von 2372 Thlrn. abschloß) ist das Nähere in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 191 enthalten.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

32b. Die leichten Schienen liegen in den von den Maschinen wenig oder gar nicht befahrenen Nebengeleisen der Bahnhöfe und werden deshalb wenig abgenutzt, woraus sich der geringe Procentsatz der Erneuerung erklärt.

33. Seit dem Jahre 1864 sind zunächst auf mehreren Bahnhöfen Steinwürfel als Schienenunterlage verwendet und seit dem Herbste 1865 auch Versuche damit auf freier Bahn gemacht worden. Es lagern gegenwärtig auf letzterer 2546 Stück und in den Bahnhofsgeleisen 1957 Stück derselben. Das dazu verwendete Material ist ein sehr fester Kieselsandstein. Die Würfel liegen diagonal zur Schiene und es kommen (außer den eichenen Stoßschwellen auf den Schienenstoß) 5 Stück auf eine Schienenlänge von 18 Fuß.

Die Befestigung auf den Würfeln geschieht mittelst gewöhnlicher Hakennägel unter Verwendung eichener Holzdübel und zwar so, daß auf jeden Würfel 2 Nägel kommen.

74. Als optische Telegraphen dienen Korbscheiben und Laternen.

89. Die Zinsgarantie ist auf 10 Jahre (von 1859 ab) beschränkt und mit dem Jahre 1868 abgelaufen.

121c. Dies sind die vor Extrazügen zurückgelegten Meilen.

166b. Im Lokalverkehre wird Freigepäck nicht gewährt. Das hier angegebene Quantum bezieht sich lediglich auf den Verkehr mit fremden Bahnen.

244. Hierin sind auch die Kosten der An- und Abfuhr der Güter enthalten.

248. Ebenso hierin die Kosten für Beleuchtung der Betriebs-Lokalitäten.

270—276. Der Betriebs-Ueberschuß reichte zur Verzinsung des von den betheiligten Staats-Regierungen mit 4 Proc. garantirten Anlage-Kapitals von 8 000 000 Thlr. nicht aus, weshalb dieselben noch 153 672 Thlr. (gegen 141 110 Thlr. im Vorjahre) zuschießen mußten, so daß in den Kolonnen 270—276 der Tabellen 183 745 + 221 + 153 672 = 337 638 Thlr. als verwendet nachgewiesen sind.

336b. Die Schienenbrüche sind erst seit dem Jahre 1867 notirt.

54. Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Tilsit-Insterburger Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 198 spezielle Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Bahn-Anlagen.** Die Bauthätigkeit des Jahres 1868 beschränkte sich auf die Vollendung der noch rückständig gebliebenen Arbeiten, namentlich des Kiesbettes.

Der Verbrauch an Oberbau-Materialien verursachte nicht unbedeutende Kosten, da die schlechte Schweißung der aus englischen Fabriken bezogenen Schienen eine Auswechselung nothwendig machte, auch zu einer theilweisen

Erneuerung der Bahnschwellen geschritten werden mußte.

Ausgewechselt wurden 10519 laufende Fuß = 2403,63 Ctr. Schienen, welche von der Laurahütte bei Kattowitz für den Betrag von rot. 9114 Thlr. bezogen wurden und 800 Stück kiefernen Schwellen, welche rot. 622 Thlr. kosteten.

III. **Betriebsmittel.** Zum Transporte russischer Bauhölzer wurden 6 Lastwagen mit einem Achsstande von 18 Fuß (englisch) beschafft, deren Kosten aus dem Erlös der im Vorjahre an die Ostpreußische Südbahn-Gesellschafft verkauften 10 bedeckten Güterwagen bestritten wurden.

IV. Neben der **Beamten-Pensionskasse** besteht noch eine Krankenkasse für die ständigen Werkstätten-, Güterboden- und Bahnhofs-Arbeiter, welche ult. 1868 mit einem Bestande von 141 Thlrn. abschloß.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Hiervon sind 11 wirkliche und 4 stellvertretende Mitglieder.

11. Zu dieser Bahnlänge kommt noch die Verbindungsbahn von dem Bahnhofe Tilsit bis zum Memelstrome von 0,075 Meilen.

52. Auf der Tilsiter Verbindungsbahn kommt eine Steigung von 1 : 40 vor.

58 u. 59. Stärkere Gefälle als 1 : 200 befinden sich nur auf dem 150 Ruthen langen Verbindungsgeleise des Bahnhofes Tilsit bis zum Memelstrome, welches auf 46,74 Ruthen Länge ein solches von 1 : 60 und auf 20 Ruthen Länge ein Gefälle von 1 : 40 hat.

60. Wie in der vorstehenden Erläuterung bereits angegeben, beträgt der stärkste Fall auf der Verbindungsbahn 1 : 40.

68. Die Curve von 120 Ruthen Radius befindet sich innerhalb des Bahnhofes Insterburg, auf freier Strecke kommen Curven unter 200 Ruthen Radius nicht vor.

75. Einschließlich eines Reserve-Bau- und Betriebs-Kapitals von 200 000 Thlrn.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist, die Herstellungskosten der einzelnen Bauobjekte daher nicht bekannt sind.

85. Der verhältnißmäßig hohe Betrag des verwendeten Anlage-Kapitals wird durch die mit der Ausgabe der Actien verknüpften Coursverluste motivirt.

171a u. b. u. 183d. Hierin sind 35 233 Ctr. Güter enthalten, welche zur Linderung des Nothstandes bestimmt waren und deshalb frachtfrei befördert worden sind. Dieselben haben 227 819 Centnermeilen zurückgelegt.

175b. Außerdem wurden noch in besonderen Arbeitszügen 1 132 270 Ctr. Baugüter, welche 1 166 736 Centnermeilen zurücklegten, befördert.

219. Hierin sind 5 368 Meilen- und Achsgelder, 750 Thlr. Miethe für verliehene Wagen und 912 Thlr. Miethe für verliehene Lokomotiven enthalten.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Stationsgebäude, Perrons, Vorplätze rc., sowie der Wärterbuden, optischen Telegraphen, Weichen und Wege-Uebergänge.

Wegen der Heizung der Wärterlokale ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 198 das Nähere enthalten.

B. Oesterreichische Eisenbahnen.

55. Ungarische Nordbahn.

I. **Bahngebiet und Verwaltung.** Die Ungarische Nordbahn, von welcher die Strecke Pest-Hatvan am 2. April und die Fortsetzung Hatvan-Salgo-Tarjan am 19. Mai 1867 dem Betriebe übergeben wurde, hat eine Ausdehnung von 16,34 Oesterr. = ... 16,35 Preuß. Meilen und befand sich bis Ende Juni 1868 im Eigenthum der „K. K. priv. Ungarischen Nordbahn-Gesellschaft.“

In Folge Beschlusses der General-Versammlung der Actionäre vom 16. Juni 1868 ist die Linie Pest-Salgo-Tarjan nebst einer Zweigbahn nach dem Josefi-Stollen, den Betriebsmitteln, Werkzeugen, Bauplänen rc. am 1. Juli 1868 in den Besitz der Ungarischen Regierung übergegangen. Die Fortsetzung der Linie von Hatvan nach St. Miskolcz befand sich im Jahre 1868 im Bau.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75—87. Die Ungarische Staatsregierung hat mit der Uebernahme der Bahn das dieselbe belastende Prioritäten-Kapital von 7 200 000 Fl. eingelöst und der Nordbahn-Gesellschaft 300 000 Fl. baar bezahlt. Das von der Gesellschaft bis zum 1. Juli 1868 emittirte Actien-Kapital ist auf das Conto der in ihrem Besitze verbliebenen Bergwerke bei Tarjan übertragen worden.

Außer den vorstehend aufgeführten	7 500 000 Fl.
hat die Ungarische Staatsregierung zu Vervollständigungen rc. der Bahn in der Periode vom 1. Juli bis ult. Dezember 1868 verausgabt	376 853 „
Diese	7 876 853 Fl.

= 5 251 235 Thlr. repräsentiren das von der Ungarischen Regierung bis ult. 1868 verwendete Anlage-Kapital.

250. Die hier aufgeführte Summe enthält auch „Bonifikationen“ und die Kosten der Transport-Versicherung.

286—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn im Jahre 1867 nur 7½ Monate im Betriebe war.

56. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** dieser Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 183 enthalten. Veränderungen hiergegen sind nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet** umfaßt:

a) die Hauptbahn von Aussig über Teplitz nach Dux von 14 736 Wiener Klafter = . . 3,71 Preuß. Meilen,

b) folgende von der Hauptbahn sich abzweigende Kohlenbahnen, auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet:

	Wr. Klftr.
1) von Aussig nach der chemischen Fabrik	140
2) „ „ „ „ Elbe	1333
von Türmitz	
3) nach dem Arnold-Schachte	126
4) „ „ Elisabeth-Schachte . . .	102
5) „ „ Franz-Josef-Schachte . .	82
6) von Schönfeld nach dem Albert-Schachte	69
von Karbitz	
7) nach dem Milada-Schachte	206
8) „ „ Julien- „	297
9) „ „ Saxonia- „	385
10) „ „ Bail- „	521
11) „ „ Theresia „	457
12) „ „ Ritschel-Schachte und zur Herbitzer Rampe	515
13) „ „ Austria-Schachte	129
14) „ „ Bohemia- „	1292
zu übertragen	5654
übertragen	5654
von Mariaschein	
15) nach der Cement-Fabrik	112
16) „ dem Doblhoff-Schachte . . .	144
17) „ den Elbe-Colliery-Schächten . .	620
18) „ der Musterung-Rampe . . .	202
19) „ dem Clary-Schachte	857
20) „ „ Nefeen- „	303
21) „ „ Richard- „	177
22) „ „ Victoria- „	97
23) von Teplitz nach dem Wenzels-Schachte	205
von Ullersdorf	
24) nach dem Seegen-Gottes-Schachte . .	431
25) „ „ August-Adolf-Schachte . .	281
26) „ „ Barbara- „ . .	819
27) „ „ Procopi- „ . .	148
zusammen	10050 = 2,53 „ „
Ueberhaupt	6,24 Preuß. Meilen.

Die Zweigbahnen von Mariaschein nach dem Fügner Schachte (596 Klftr.) und nach dem Britania-Schachte (163 Klftr.), sowie von Dux nach dem Sylvester-Schachte (102 Klftr.) und nach dem Christianen-Schachte (130 Klftr.) wurden im Jahre 1869 dem Betriebe übergeben.

Die Fortsetzung der Hauptbahn von Dux nach Komotau befand sich Ende 1868 im Bau.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 2 Lokomotiven und 10 vierrädrige offene Güterwagen vermehrt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Strecke von Aussig nach Teplitz wurde am 20. Mai 1858, die Zweigbahnen später, die letzten derselben in den Jahren 1863, 1864, 1865, 1867 und 1868 und die Strecke Teplitz-Dux am 1. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

15—74. Die Bahnbeschreibung bezieht sich nur auf die Hauptbahn Aussig-Teplitz-Dux.

26. Hierin ist auch die Länge der Geleise der ad IIb dieses Berichts aufgeführten Zweigbahnen enthalten.

85. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen 2 838 158 Thlr. auf die Hauptbahn.

86. Das hier aufgeführte, pro Meile Bahnlänge verwendete Anlage-Kapital bezieht sich nur auf die Hauptbahn.

97b, 99a, 101b, 114b, 150b, 151b, 190a u. 207. Diesen Durchschnitts-Berechnungen ist die Länge der Hauptbahn zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

171a u. 174. Hierin sind 5 219 Ctr. lebende Thiere enthalten. (Siehe Kol. 179a.)

221a, 265a u. 268b. Würde diesen Durchschnittsberechnungen nur die Länge der Hauptbahn zu Grunde gelegt, dann hätten betragen:

die Einnahmen pro Meile Bahnlänge 132 402 Thlr.,	die Ausgaben pro Meile Bahnlänge 59 634 Thlr.,
„ Kilometer „ 17 578 Thlr.,	„ Kilometer „ 7 917 Thlr.,

der Ueberschuß pro Meile Bahnlänge 72 768 Thlr., pro Kilometer Bahnlänge 9 661 Thlr.

270b. Hierin sind 3500 Thlr. enthalten, welche zur Amortisation von Actien verwendet sind.

271. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die gezahlten Steuern und die Zinsen-Coupons-Stempel der Prioritäts-Obligationen und Actien.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1868 . . . 6,24 Meilen überhaupt und 6,24 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte,
„ „ 1867 . . . 5,15 „ „ „ 4,42 „ „ „ „

im Jahre 1868 mehr . . 1,09 Meilen überhaupt und 1,82 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte.
Die im Jahre 1868 hinzugekommenen Strecken sind Kohlenbahnen.

57. Böhmische Nordbahn.

I. **Bahngebiet.** Von der Böhmischen Nordbahn wurde die Strecke von Bakov (Anschluß an die Turnau-Kralup-Prager Bahn) über Weißwasser und Hirschberg nach Böhmisch-Leipa von 5,86 Oesterr. = . . . 5,90 Preuß. Meilen am 14. November 1867 dem Betriebe übergeben, auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

Die Betriebs-Eröffnung der Strecken Böhmisch-Leipa-Rumburg, Tannenberg-Bodenbach und Kreibitz-Neudörfel-Warnsdorf von zusammen 12,65 Oesterr. Meilen hat am 16. Januar 1869 stattgefunden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

76—85. Das für die Theilstrecke Bakov-Böhmisch-Leipa verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil der Bau der sämmtlichen Linien der Böhmischen Nordbahn an Unternehmer für einen festen Betrag übergeben worden ist.

87a u. c. Von dem Anlage-Kapitale waren ult. 1868 begeben 4 196 300 Thlr. Actien und 2 810 200 Thlr. Obligationen.

100a. Die hier aufgeführten Gepäckwagen werden auch als Postwagen benutzt.

268c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 76—85 kann, da das verwendete Anlage-Kapital nicht feststeht, der Procentsatz, zu welchem sich dasselbe verzinst hat, nicht angegeben werden.

285—296. Die Bahn ist erst ein Jahr im Betriebe, weshalb die „Vergleichungen des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre" fortfallen.

58. Böhmische Westbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1866 S. 199 näher beschriebenen Linien von 25,77 Meilen, zu welchen noch die von der Verwaltung der Bayerischen Ostbahnen gepachtete Strecke von der Grenze bis Furth am Walde von 0,89 Meilen hinzutritt, so daß sich der Betrieb auf . . . 26,66 Meilen erstreckt.

Auch leitet die Gesellschaft auf Grund besonderer Verträge den Betrieb folgender Privat-Bergwerksbahnen:

1) von der Station Nürschan nach

a) den Pankraz'schen Kohlengruben	2 259	Klafter
b) dem Humboldts-Schachte des westböhmischen Bergbau- und Hüttenvereins	1 092	„
c) den Fürstl. Thurn- u. Taxis'schen Kohlengruben in Littitz	4 160	„
d) einem Anschlusse an die letzteren des Herrn Franz Hyra	115	„
2) von der Station Staab nach den der Mantauer Kohlengewerkschaft gehörigen Gruben in Mantau . . . . , ...	1 754	„
zusammen	9 380	Klafter = 2,345 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Im Jahre 1868 wurde eine eingeleisige Strecke von 3,12 Meilen mit neuen Schienen von Puddelstahl belegt.

2. **Stationsbauten.** In Nürschan wurde ein neues Lokomotiv-Heizhaus erbaut.

3. **Telegraphen.** Von Prag nach Radotin ist eine elektrische Glockensignal-Leitung von 1,23 Meilen Länge ausgeführt worden.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 3 neue Lokomotiven vermehrt.

IV. **Personen-Verkehr.** Auf der 16 Meilen langen Strecke Prag-Pilsen-Radnitz wurden im Jahre 1868 Retourbillets für die II. u. III. Wagenklasse mit einer Gültigkeit von 2 Tagen eingeführt.

V. Die neben der **Pensionskasse** noch bestehende Krankenkasse schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 8 293 Thlrn. ab.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

76—85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel gründet sich auf den Kosten-Voranschlag und ist nur annähernd richtig, weil die vollständige Herstellung der Bahn, die Lieferung der Betriebsmittel 2c. von einem Unternehmer für die Summe von 16 000 000 Thlr. ausgeführt ist.

100a. Hierin sind auch die zum Transporte der Post benutzten Wagen enthalten.

162. Dies sind die beförderten Militair-Personen. Die übrigen zu ermäßigten Fahrpreisen beförderten Personen sind in den Kol. 158—160 mitenthalten.

163. Außerdem wurden noch Personen mit 4 Extrazügen befördert, deren Zahl jedoch nicht notirt.

170a—c u. 174. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere (letztere in Kol. 178a und b nach Stückzahl aufgeführt). Davon sind:

	26 662	Z.-Ctr. Fahrzeuge und	96 402	Z.-Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert worden,
	5 370	„ „ „	6 210	„ „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
	7 627	„ „ „	863	„ „ „ „ „ angekommen,
zus.	39 659	Z.-Ctr. Fahrzeuge und	103 475	Z.-Ctr. Thiere, wie in Kol. 179a angegeben.

177a u. 178a. Hiervon sind 13 Equipagen und 99 Pferde mit Personenzügen befördert worden.

198. Für die Staats-Depeschen erhält die Gesellschaft den gleichen Gebühren-Antheil, wie für Privat-Depeschen.

201c. Dies ist die Einnahme für die Extrazüge (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

204. Diese Summe enthält auch die Einnahmen für die mit den Personenzügen beförderten 13 Equipagen, 99 Pferde und 256 Hunde.

226. In dieser Summe sind die Kosten des Neubaues des Lokomotiv-Heizhauses in der Station Nürschan im Betrage von 7 816 Thlrn. enthalten.

234. Hierin sind 2 376 Thlr. Kosten der Beleuchtung der Bahn und der Erhaltung der Beleuchtungsmittel enthalten.

245. Diese Summe zerfällt in 5504 Thlr. Kosten der Wasserspeisung der Lokomotiven und 7 117 Thlr. Kosten des Verschiebens der Züge und Wagen in den Stationen.

250. Dies ist die Assekuranz-Prämie für Güter.

296. Einschließlich des Staatszuschusses hat die Verzinsung der Actien im Vorjahre 5 Proc. betragen.

297a u. 299. Der hier notirte Unfall resp. die dabei vorgekommenen Verletzungen und Tödtungen von Personen erfolgte am 10. November 1868 bei Horowitz.

59. Brünn-Rossitzer Eisenbahn.

I. **Genossenschafts-Kassen.** Der neben der Pensionskasse noch bestehende Kranken-Unterstützungsfonds für die niederen Bediensteten und die Arbeiter schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 1346 Thlrn. ab.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Die hier angegebene Tariflänge bezieht sich nur auf die Hauptbahn Brünn-Seegen-Gottes, weil für die Zweigbahn Seegen-Gottes-Zbeschau, welche nur zum Kohlentransport dient, ohne Unterschied der Tarifsatz ab Seegen-Gottes in Anwendung kommt.

91e, 94, 96d, 100d u. 102g. Von den hier aufgeführten Betriebsmitteln wurden 1 sechsrädrige Lokomotive nebst Tender, 1 Tender-Lokomotive, 1 achträdriger Personenwagen, 1 achträdriger Gepäckwagen, 3 bedeckte und 55 offene Güterwagen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft leihweise benutzt.

113—116. Dies sind die Anschaffungskosten der eigenen Betriebsmittel.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Equipagen und Thiere von 2555 Ctrn. enthalten. Das Gewicht der Thiere ist in Kol. 179a nochmals aufgeführt.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 3,0 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil auf der Zweigbahn nur Kohlenverkehr stattfindet.

245. Diese Summe repräsentirt die Kosten für das Rangiren der Züge und der Wasserspeisung der Lokomotiven.

260. Hierin sind 133 Thlr. Assekuranz-Prämien enthalten.

271. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die gezahlten Erwerb-, Einkommen-, Haus- und Grundsteuern, sowie Stempelgebühren und sonstige Abgaben.

296. Auf die Prioritäts-Actien wurden in den Jahren 1868 u. 1867 je 6 Proc. Zinsen gezahlt.

60. Buschtěhrader Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1868: 1) die **Lokomotivbahnen**

a) von Kralup nach Kladno . . . . 3,08 Meilen

nebst mehreren Zweigbahnen im Buschtěhrader Kohlenreviere und der Moldauer Flügelbahn bei Kralup von zusammen . . . . 0,73 „

Dieselbe ist mit den übrigen Linien der Buschtěhrader Eisenbahn durch den beiderseitigen Anschluß an einen Theil der Kladno-Nutschitzer Erzbahn unter Mitbenutzung dieser Strecken verbunden. Die Länge der beiden Anschlüsse beträgt 0,10 Meilen und die der gemeinschaftlich benutzten Strecke der Kladno-Nutschitzer Bahn . . . . 0,41 „

zusammen 4,22 Meilen;

b) von Prag (Bubna) nach Wejhyba von . . . . 3,30 „

nebst der am 1. April 1868 eröffneten Verbindungsbahn in Prag von Bubna nach dem Sandthore von . . . . 0,48 „

(Die Verbindungsbahn der Oesterreichischen Staats-E.-G. in Prag (Bubna) wird auch von der Buchtěhrader E. in einer Länge von 0,25 M. mitbenutzt.)

2) die **Pferdebahn** Wejhybka-Lana resp. Pine von . . . . 4,39 „

Ueberhaupt 12,39 Meilen.

Mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Prager Verbindungsbahn beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt der ad 1b aufgeführten Strecke . . . . 3,66 „

II. Der **Betrieb** auf der Pferdebahnstrecke Wejhybka-Rinholec wurde wegen des Umbaues in eine Lokomotivbahn im Oktober 1868 eingestellt.

III. Die **Betriebsrechnungen** der Kralup-Kladnoer und der Prag-Wejhybka-Lanaer Bahn werden, weil die beiden Linien auf verschiedenen Concessions-Urkunden basiren, besonders geführt.

Die transportirten Güter über die Kladno-Wejhybkaer Verbindungsbahn sind (wie in den Vorjahren) nur einmal in die Betriebs-Ergebnisse der Strecke Prag-Lana aufgenommen.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 2 Lokomotiven, 6 Personenwagen, 2 bedeckte Lastwagen und 33 in eigener Werkstätte gebaute Kohlenwagen vermehrt.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse bestand noch ein Handwerker-Unterstützungsfonds und ein Arbeiter-Krankenfonds, welche im Jahre 1868 mit der Pensionskasse verschmolzen sind.

VI. **Neue Bahnlinien.** Der im Oktober 1868 begonnene Umbau der Pferdebahn von Wejhybka bis Stochow (bei Rinholec) in eine Lokomotivbahn wurde im April 1869 beendet.

Die der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft concessionirte Linie von Prag (Smichow) über Saaz und Komotau bis Weipert, zum Anschlusse an die Chemnitz-Annaberger Bahn, mit einer von der Hauptbahn nächst Priesen abzweigenden Eisenbahn durch das Egerthal über Karlsbad nach Eger mit einer Flügelbahn nach Franzensbad und einer von der Hauptbahn abzweigenden Linie in das Rakonitzer Kohlenrevier wurden im September 1868 in Angriff genommen.

Diese Linien werden die Bezeichnung „Böhmische Nordwestbahn" führen und sollen einzelne Strecken derselben im Jahre 1870 dem Betriebe übergeben werden.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Lokomotivbahn Kralup-Kladno.**

10b. Dies ist die der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörige Strecke der Kladno-Nutschitzer Erzbahn, welche gegen Tragung der Hälfte der Unterhaltungskosten von der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzt wird, wogegen die genannte Industrie-Gesellschaft unter gleichen Verhältnissen auch Seitenarme der Buschtěhrader Bahn benutzt.

Alle 3 Linien.

21. Hier sind sämmtliche Dämme von 3 Fuß und darüber aufgeführt.

88. Die hier aufgeführte Summe bezieht sich auf die Stamm-Actien, welche der Amortisation unterliegen.

Lokomotivbahn Kralup-Kladno.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die Länge der Hauptbahn von 3,08 Meilen zu Grunde, weil auf den Zweigbahnen Personen-Beförderung nicht stattfindet.

190b. Ebenso ist dieser Durchschnittsberechnung die Tarifslänge von 4,0 Meilen zu Grunde gelegt worden.

Alle 3 Linien.

223. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Wärterlokale enthalten.

229. Ebenso hierin die Kosten der Beleuchtung der Bahn.

260. Desgl. hier Beiträge für Gemeindezwecke, Schulen, Beiträge zum Pensions- ꝛc. Fonds.

270b. Diese Summe ist zur Amortisation von Stamm-Actien verwendet worden.

61. Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn.

I. **Bahngebiet und Betriebs-Periode.** Die von Ueszög über Fünfkirchen und Szigetvar nach Barcs führende, 8,99 Meilen lange „Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn" wurde am 6 Mai 1868 dem Betriebe übergeben. Mit Rücksicht auf die Betriebszeit beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . 5,88 Meilen, welcher aber den Durchschnitts-Berechnungen „pro Meile" nicht zu Grunde gelegt werden konnte, weil die Betriebs-Resultate der ganzen Bahn überhaupt nur einen Zeitraum von 7 5/6 Monaten umfassen, eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, also nicht möglich ist.

Die Station Ueszög ist gemeinschaftlich mit der ersten Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, als Eigenthümerin der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn, und die Station Barcs gemeinschaftlich mit der Oesterreichischen Südbahn, mit welchen Verwaltungen sowohl über den Bau als die Betriebsleitung ein vertragsmäßiges Uebereinkommen besteht.

II. Den **Betrieb** der Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn leitet die Verwaltung der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn gegen eine entsprechende Vergütigung.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel (mit Ausnahme der Betriebsmittel) kann nicht stattfinden.

89. Das garantirte Reinerträgniß der Bahn beläuft sich auf 233 333 Thlr. (ca. 5 Proc.).

100a. Hierin sind 2 Postwagen enthalten, zu deren Anschaffung die Bahnverwaltung verpflichtet ist.

129b. Dies ist das verbrauchte Quantum Briquetten.

135. Zur Ermittelung des Brennstoff-Verbrauchs pro Achsmeile wurde das verbrauchte Quantum Holz, Briquetten und Braunkohlen seinem Brennwerthe nach auf Coaks reducirt, es repräsentiren daher die hier aufgeführten 6,991 Z.-Pfd. das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Coaks.

136c. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetten.

156 u. 157. Die für Benutzung von fremden Wagen gezahlte Miethe kann nicht angegeben werden, weil dieselbe mit der von fremden Verwaltungen zu zahlen gewesenen Wagenmiethe compensirt wird.

Aus diesem Grunde ist in Kol. 157 nur die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe aufgeführt.

161. Die IV. Wagenklasse konnte wegen verspäteter Ablieferung der betr. Wagen erst im Jahre 1869 eingeführt werden.

196—200. Der Depeschen-Verkehr auf der Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn wird durch die Staats-Telegraphen-Aemter vermittelt, ohne daß jedoch bis jetzt eine nähere Festsetzung zu einer gegenseitigen Verrechnung Platz gegriffen hätte.

267, 268 u. 270. In Folge verschiedener noch nachzuholenden Arbeiten an dem Bahnkörper erreichten die Ausgaben nahezu die Höhe der Einnahmen. Auf die Einnahmen wirkte der Umstand ein, daß der Anschluß der Südbahn in Barcs erst am 1. September 1868 erfolgte, bis zu welchem Zeitpunkte die Bahn lediglich auf den nur unbedeutenden Lokal-Verkehr angewiesen war.

Aus diesen Gründen mußte die Staats-Garantie (siehe Erläuterung zu Kol. 89) für die erste Betriebs-Periode fast vollständig in Anspruch genommen werden.

346—365. Die Gründung einer Beamten-Pensionskasse soll später erfolgen.

62. Galizische Carl-Ludwig-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn Krakau-Tarnow-Rzeszow-Przemysl-Lemberg	45,15	Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) Bierzanow-Wieliczka	0,71	„
b) Podleze-Niepolomice	0,65	„
zusammen	46,51	Meilen.

Hiervon sind die Strecke Krakau-Debica mit den Zweigbahnen Bierzanow-Wieliczka und Podleze-Niepolomice, sowie die damals im Bau befindliche Strecke Debica-Rzeszow vom Staate für die Summe von 9 761 445 Thlrn. (in Kol. 85 mitenthalten) übernommen worden. Von diesem Kaufgelde waren ult. 1868 noch 3 692 920 Thlr. zu zahlen.

II. **Neue Bahnlinien.** Von den im Bau begriffenen Linien Lemberg-Brody und Krasne-Tarnopol-Podwoloczyska wurden die Strecken Lemberg-Zloczow (9,94 Oesterr. Meilen) und Krasne-Brody (5,56 Oesterr. M.) am 12. Juli 1869 dem Betriebe übergeben.

Von dem für diese Linien concessionirten Anlage-Kapitale waren ult. 1868 begeben: 2 800 000 Thlr. Stamm-Actien und 4 983 200 Thlr. Prioritäts-Obligationen. Das bis Ende 1868 verausgabte Bau-Kapital betrug 6 204 771 Thlr.

III. An **Betriebsmitteln** kamen für diese Linie zur Ablieferung: 12 sechsrädrige gekuppelte Lokomotiven, 12 Tender, 22 vierrädrige Personenwagen, enthaltend 826 Sitzplätze, 4 vierrädrige Gepäckwagen mit einer Gesammt-Ladungsfähigkeit von 800 Z.-Ctrn. u. 200 vierrädrige bedeckte Güterwagen mit einer Gesammt-Ladungsfähigkeit von 40 000 Z.-Ctrn.

In den vorliegenden statistischen Notizen sind die Betriebsmittel und das Anlage-Kapital nicht enthalten.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

84. Der hierin enthaltene Coursverlust bei Begebung von 10 000 000 Thlrn. Prioritäts-Obligationen beträgt 740 000 Thlr.

88. Von der hier aufgeführten Summen kommen 59 640 Thlr. auf amortisirte Stamm-Actien.

125. Das zum Anheizen verbrauchte Brennmaterial wird nicht besonders notirt. Es ist hier der Gesammt-Verbrauch an Holz aufgeführt worden.

135. Außerdem sind brutto 0,014 Cbffß. und netto 0,013 Cbffß. Holz verbraucht worden. (Siehe die vorstehende Erläuterung.)

165. An Militair-Gepäck wurden außerdem noch 182 Z.-Ctr. befördert.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und dasjenige der in Kol. 178a und b nach Stückzahl beförderten Thiere, soweit solche mit Güterzügen befördert wurden, enthalten. Davon sind

23 663 Z.-Ctr. Fahrzeuge und	38 086 Z.-Ctr. Thiere	im Binnenverkehre befördert worden,
10 016 „ „ „	916 349 „ „	„ direkten Verkehre aufgegeben,
25 693 „ „ „	34 813 „ „	„ „ „ angekommen,
zus. 59 372 Z.-Ctr. Fahrzeuge und	989 248 Z.-Ctr. Thiere,	wie in Kol. 179a u. b. angegeben.

177a u. c u. 178a. Hiervon sind 2 Equipagen und 68 Pferde mit dem Reisegepäck zugleich aufgegeben und mit Personenzügen, außerdem 4 Fahrzeuge und 161 Pferde mit Militair-Transporten befördert worden.

204. Für die mit den Personenzügen beförderten Equipagen sind 175 Thlr., für Pferde 577 Thlr., für Militair-Fahrzeuge 9 Thlr. und für Militair-Pferde 1284 Thlr. vereinnahmt worden, welche Summen hierin mitenthalten sind.

231. Dies ist die gezahlte Feuerversicherungs-Prämie, die Grundsteuer ist in Kol. 271 mitenthalten.

234. Hierin sind 71 388 Thlr. enthalten, welche für Wiederherstellung von, durch Elementar-Ereignisse beschädigte und zerstörte Bahn-Anlagen verausgabt worden sind.

270b. Zur Amortisation von Stamm-Actien wurden 11 760 Thlr. verwendet, welche hierin mitenthalten sind.

271. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die gezahlten Grund-, Gebäude-, Erwerb- und Einkommen-Steuern, sowie Coupon- und andere Stempelauslagen.

272. An dieser Dividende nahmen auch die Actien III. Emission (siehe ad II dieses Berichts) Theil.

291 u. 292. In Uebereinstimmung mit der Betriebsrechnung der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn und den vorliegenden statistischen Notizen ist bei den Einnahmen des Vorjahres nur die Differenz zwischen empfangener und gezahlter Wagenmiethe in Ansatz zu bringen und bei den Ausgaben die gezahlte Wagenmiethe von 56 916 Thlr. außer Berechnung zu lassen. Hiernach würden die Einnahmen des Jahres 1867 nur 4 247 572 Thlr. und die Ausgaben 1 456 051 Thlr. betragen haben, welche Summen dieser Vergleichung zu Grunde gelegt worden sind.

63. Graz-Köflacher Eisenbahn.

I. **Besitzungen der Gesellschaft.** Als integrirender Theil des Eisenbahn-Unternehmens gehören noch mehrere Kohlenbergwerke bei Voitsberg und Köflach, sowie die von den größeren Werken nach den Stationen angelegten, für Pferdebetrieb eingerichteten Kohlenbahnen zum Eigenthum der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

II. **Bahn-Anlagen.** Die Stationen Krottendorf, Krems und Köflach wurden erweitert. In Köflach wurde ein Heizhaus für 2 Lokomotiven und ein Wächterhaus für 2 Wächter erbaut; mehrere Wächterhäuser an der Strecke wurden vergrößert und mehrere Brunnen angelegt.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um eine Lokomotive vermehrt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

75. Das hier aufgeführte concessionirte Anlage-Kapital bezieht sich nicht nur auf die Eisenbahn, sondern auch auf die übrigen Besitzungen der Gesellschaft.

87a. Von den hier aufgeführten Stamm-Actien sind 11 638 $^{13}/_{20}$ Stück zum Werthe von 1 551 776 Thlrn. ausgeben, 2849 $^{7}/_{20}$ Stück zum Werthe von 382 726 Thlrn. befinden sich im Besitze der Gesellschaft, der Rest ist noch nicht ausgefertigt.

231. Dies ist die gezahlte Assekuranz-Prämie, die Grundsteuer ist in Kol. 271 mitenthalten.

272. An der Dividende nehmen nur die ausgegebenen Actien (siehe Erläuterung zu Kol. 88a) Theil, die im Besitze der Gesellschaft befindlichen sind ohne Dividenden-Genuß.

64. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn von Wien über Floridsdorf, Gänserndorf, Lundenburg, Prerau, Schönbrunn, Oderberg, Dziedit und Trzebinia nach Krakau	54,407	Meilen,
2) folgende Zweigbahnen: a) von Floridsdorf nach Stockerau	2,840	"
b) " Gänserndorf nach Marchegg	2,415	"
c) " Lundenburg nach Brünn	8,00	"
d) " Prerau nach Olmütz	3,050	"
e) " Schönbrunn nach Troppau	3,785	"
f) " Oderberg bis zur Preußischen Grenze bei Annaberg 0,49 Meilen, welche an die Preußische Wilhelmsbahn-Verwaltung verpachtet ist;		
g) von Dziedit nach Bielitz	1,490	"
h) " Trzebinia über Szczakowa nach der Grenze bei Myslowitz	3,534	"
und von Szczakowa nach der Grenze bei Granica	0,252	"
zusammen	79,773	Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Ende 1867 waren doppelgeleisig die Strecken:

Wien-Ung. Hradisch	18,19	Meilen
Prerau-Leipnik	1,95	"
Schönbrunn-Oderberg	1,76	"
Im Jahre 1868 ist hinzugekommen die Strecke Standing-Schönbrunn	2,18	"
so daß ult. 1868 doppelgeleisig waren	24,08	Meilen.

Im Bau begriffen war das zweite Geleise auf der 1,53 Meilen langen Strecke Standing-Zauchtl.

Auf der Kaiserwasserbrücke vor dem Wiener Bahnhofe wurde das dritte Geleise für den Rangirdienst und von der Einmündung der Brünner Flügelbahn in die Hauptbahn bis in die Station Lundenburg ebenfalls das dritte Geleise gelegt, um den Verkehr auf beiden Linien schon von dieser Station aus zu isoliren.

Eine Vermehrung und Verlängerung der Stations-Geleise fand statt in Floridsdorf, Hohenau, Gänserndorf, Rohatetz, Prerau, Pohl, Zauchtl, Standing, Schönbrunn, Troppau, Osterau und Oderberg. Mit der Auswechselung von Schienen schwachen Profils wurde fortgefahren in den Stationen Floridsdorf, Angern, Gänserndorf, Raigern, Prerau, Hruschau, Bielitz, Oswiecim, Szczakowa u. Krakau.

Bei der Kaiser Ferdinands Nordbahn werden gegenwärtig nur noch 6,6 Meter lange breitbäsige Bessemer- oder Puddelstahlschienen verwendet. Dieselben haben 5,73 Pr. Quadratzoll Querschnitt und 19,3 Z.-Pfd. Gewicht pro 1,0072 Pr. Fuß.

2. **Stationsbauten.** In Mödritz und Zauchtl wurden Waarenmagazine erbaut, in Ostrau eine Wasserstation sammt Wasserleitung hergestellt.

Endlich ist im Jahre 1868 die Vergrößerung resp. der Neubau der Wächterhäuser beendet worden.

3. **Telegraphen-Anlagen.** Im Jahre 1868 wurden 17 Telegraphen-Stationen nach dem Morsé-System neu eingerichtet.

Die bestehende eiserne Drahtleitung für elektrische Stations-Decksignale von 16,64 Meilen ist um 2,41 Meilen und die für elektrische Wächter-Glockensignale von 15,59 Meilen um 53,78 Meilen verlängert worden.

Die vorhandenen 287 Stück elektrische Läutewerke für die Stations-Decksignale wurden um 28 Stück vermehrt und die Wächter-Glockensignale auf der Strecke Wien-Floridsdorf (4 Wächter-Signalposten) versuchsweise in Betrieb gesetzt. Die bezügliche Einrichtung ist insofern eine verbesserte, als zu den gewöhnlichen Apparaten noch ein mechanischer Zeichengeber und ein Registrir-Werk hinzugekommen ist. Erstere sichert gegen Irrthum bei der Zeichen-Abgabe, letzterer fixirt jedes gegebene Signal auf einem Papierstreifen und dient dadurch eben so sehr zum richtigen Verständnisse der Signale, als auch zur Kontrole des Dienstes.

III. **Industrielle Anlagen.** Die Kaiser Ferdinands Nordbahn besitzt 3 größere Werkstätten, deren Hauptaufgabe in der Reparatur und Rekonstruktion der Fahrbetriebsmittel besteht, welche aber auch zu Neuherstellungen, sowie zu Arbeiten für Bauzwecke herangezogen werden; eine Schwellen-Imprägnir-Anstalt und mehrere Kohlengruben bei Mährisch-Ostrau u. Pechnik (im Krakauer Gebiet).

1. In der Hauptwerkstätte zu Wien wurden im Jahre 1868 . . 690 Arbeiter beschäftigt; daselbst werden namentlich Hauptreparaturen an Lokomotiven und Tendern, sowie die kleineren Reparaturen der in Wien selbst stationirten 108 Lokomotiven und Tender ausgeführt. Es werden daselbst jährlich ca. 15 Lokomotiven vollständig reconstruirt

und mit neuen Kesseln versehen. Die Kessel werden in den eigenen Werkstätten und zwar aus Oesterr. Bessemerblechen mit kupfernen Feuerkasten hergestellt. Die Werkstätte ist mit einer besonderen Einrichtung für Feuerrohr-Reparaturen versehen, weshalb sämmtliche derartige Reparaturen daselbst ausgeführt werden. Für kleinere Wagen-Reparaturen besteht eine kleine Abtheilung in der Werkstätte, ebenso für Herstellung und Reparatur sämmtlicher Signal- und anderer Laternen.

Die Werkstätte in Floridsdorf beschäftigt 650 Arbeiter und befaßt sich hauptsächlich mit der Reparatur der Wagen und zwar in solchem Umfange, daß die übrigen Werkstätten nur die dringendsten Herstellungen auszuführen haben. Daselbst werden auch die Räder-Reparaturen bewerkstelligt, mit Ausschluß einer geringen Zahl, welche in Wien und Ostrau zum Abdrehen gelangen. Ferner werden daselbst jährlich 200—300 neue Lastwagen (als Ersatz für ausrangirte) erbaut. Endlich besteht dort eine Abtheilung für Oberbau-Bedürfnisse, als: Herze, Wechsel und Signalmittel, sowie für Reparatur resp. Schweißen von jährlich ca. 2500 Schienen.

Die Werkstätte in Ostrau beschäftigt 190 Arbeiter und hat an ca. 100 Lokomotiven und Tendern die weniger umfangreichen Hauptreparaturen, sowie die kleinen Reparaturen zu besorgen. Alsdann besteht daselbst eine Abtheilung für kleinere Herstellungen und Reparaturen an Lastwagen. Ausnahmsweise werden auch, da Privatwerkstätten dort nicht bestehen, kleine Herstellungen für Private ausgeführt.

Außer diesen 3 Werkstätten sind die Heizhäuser in den Stationen Lundenburg, Prerau, Krakau, Brünn und Marchegg mit den nöthigen Einrichtungen und Mitteln ausgerüstet, um die kleinen Nachbesserungen an Lokomotiven, Tendern und Wagen rasch herstellen zu können. Von den genannten Heizhausleitungs-Werkstätten wird nur jene in Krakau mit Dampf betrieben. In Prerau werden 3 Feuer zum Schienenschweißen beschäftigt und jährlich ca. 6000 Stück Schienen reparirt.

2. Der Gesammt-Arbeiterstand sämmtlicher größeren Werkstätten incl. der in den gedachten Heizhäusern mit Reparaturen beschäftigten ist 1660 Mann.

Die Schwellen-Imprägnir-Anstalt in Angern wurde im November 1868 in Betrieb gesetzt. Das Anstaltsgebäude enthält: 1 Dampfmaschine, 1 Luftpumpe, 1 Cylinder von 28 Fuß Länge und 6 Fuß Durchmesser, 2 in Cement gemauerte Reservoirs und 1 gemauerten Trockenofen. Die Anstalt kann jährlich mindestens 120 000 Schwellen imprägniren. Als Imprägnirungsstoffe werden verwendet: Chlorzink und creosothaltige Oele. Das Personal besteht aus einem Werkführer, 2 Heizern, 16 stabilen Arbeitern und ca. 12 Tagelöhnern.

Im November und Dezember 1868 wurden 17 327 Kiefern-Schwellen mit Chlorzink imprägnirt.

Ein Cubikfuß Kiefernholz hat vor der Imprägnirung durchschnittlich 34—38 Z.-Pfd. und nach der Imprägnirung mit Chlorzink 46—50 Z.-Pfd. gewogen. Die Gewichtszunahme beträgt mithin 12—16 Z.-Pfd. pro Cbfß.

Ein Cubikfuß Eichenholz hat vor der Imprägnirung durchschnittlich 52—56 Z.-Pfd., nach der Imprägnirung mit Chlorzink 57—62 Z.-Pfd. gewogen; die Gewichtszunahme beträgt somit pro Cbfß. 5—6 Z.-Pfd.

Die Aufnahme von creosothaltigem Theeröl war bei einer eichenen Schwelle durchschnittlich 17—20 Z.-Pfd.

3. Die Kohlengruben der Kaiser Ferdinands Nordbahn umfassen 6 getrennte Reviere, von denen 5 in der Umgebung von Mähr.-Ostrau und 1 bei Pechnik im Krakauer Gebiet liegt.

Der Grubenbesitz beträgt in den Ostrauer Revieren 213 Massen mit 77 923 □Kl. Ueberscharen, im Pechniker Revier 23 Massen; außerdem 3 priv. Bohrfunde und 13 Freischürfe. In neuester Zeit wurden die Freischürfe im östlichen Theile des Ostrauer Beckens noch um 52 vermehrt, woselbst durch Bohrungen das Terrain wird geprüft werden.

Die Anzahl der abbauwürdigen Flötze beträgt 44, mit einer Mächtigkeit von 18—144 Zoll; die durchschnittliche Mächtigkeit beträgt jedoch nur 42 Zoll.

Die Kohle, fast durchgehends Backkohle, ist von vorzüglicher Qualität, sie giebt 70—75 Proc. Coaks und es sind 8,5 Z.-Ctr. Kohlen einer Klafter 36" weichen Brennholzes aequivalent.

Im Jahre 1868 betrug die Gesammtförderung 5½ Millionen Z.-Ctr. Davon verbrauchte der Bahnbetrieb 2 Millionen und der Grundbetrieb ½ Million Z.-Ctr., der Rest von 3 000 000 Z.-Ctr. wurde dem Verschleiße übergeben.

Außerdem wurden aus einem Theile der Kohlen 152 000 Z.-Ctr. Coaks und 254 000 Z.-Ctr. Briquetten erzeugt.

Die obige Leistung wurde erzielt von 22 Beamten, 16 Steigern, 2586 männlichen und 200 weiblichen Arbeitern, zus. von 2880 Individuen.

Die Kohlenwerke besitzen Dampfmaschinen und zwar:

zur Förderung	510 Pferdekräfte,	zur Aufbereitung	26 Pferdekräfte,
„ Wasserhaltung	1144 „	„ Briquettbereitung	45 „
„ Ventilation	26 „	In Summa	1751 Pferdekräfte.

Ein Theil der Beamten und Aufseher wohnt in 63 Naturalwohnungen und ca. 400 Bergleute verschiedener Kategorie haben in den den Werken gehörigen Zinshäusern 196 Wohnungen gemiethet.

IV. **Betriebsmittel.** Die Lokomotiven wurden um 4 Personenzug- und 10 Lastzug-Maschinen à conto der Kaiser Ferdinands Nordbahn, sowie um 6 Personenzug- und 10 Lastzug-Lokomotiven à conto der im Bau begriffenen Mährisch-Schlesischen Nordbahn vermehrt, wogegen 7 Lokomotiven wegen zu geringer Leistungsfähigkeit ausrangirt wurden. Der Wagenpark wurde um 105 bedeckte Lastwagen, 416 Kohlenwagen, 60 Plattformwagen u. 20 Borstenviehwagen vermehrt; wegen Beschädigung und aus Sicherheits-Rücksichten dagegen 208 Wagen ausrangirt. Von den Wagen wurden 301 Stück in den eigenen Werkstätten erbaut.

V. **Personen-Verkehr.** Die Kaiser Ferdinands Nordbahn ist dem Verband für Rundreise-Billets beigetreten.

VI. **Güter-Verkehr.** Im Laufe des Jahres 1868 wurden in den Hauptrichtungen Züge für Eilgut- und Lebensmittel-

Transporte eingeführt, welche vom November an in gemischte Züge verwandelt wurden. Der Erfolg dieser Maßregel war sehr günstig. Es trat eine theilweise Entlastung der Personenzüge ein, so daß dieselben prompter abgefertigt werden konnten.

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

a) eine Kranken-Unterstützungskasse für Maschinenführer, Heizer und Werkstätten-Arbeiter,

b) eine Kranken-Unterstützungskasse für Bergwerks-Arbeiter, die sogenannte „Bruderlade", welche ult. 1868 mit einem Bestande von 135 853 Thlrn. abschloß.

Die an der ad a genannten Kasse Betheiligten verlangten den Fonds in eigene Verwaltung zurück. Nach ordnungsmäßiger Uebergabe desselben haben sich die Theilnehmer der meisten Werkstätten und Heizhausleitungen ihre Antheile herauszahlen lassen, die lokalen Unterstützungskassen wurden aufgelöst. Gegenwärtig besteht nur noch eine Krankenkasse für die genannten Kategorien in Wien und Floridsdorf, gleichfalls unter autonomer Verwaltung der Theilnehmer.

Die ad b aufgeführte Kasse besteht jedoch fort und zwar unter Verwaltung der Kaiser Ferdinands Nordbahn.

Eine allgemeine Kranken-Unterstützungskasse für stabile und nicht stabile Diener, sowie für Arbeiter ist in der Gründung begriffen.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Seit dem Herbste 1867 ist die „Mährisch-Schlesische Nordbahn" im Bau begriffen.

Dieselbe besteht: a) aus der Hauptbahn Brünn-Olmütz-Sternberg . . . . 15,32 Meilen,
b) „ „ Flügelbahn Nezamislitz-Prerau . . . . 3,67 „

Die Mährisch-Schlesische Nordbahn hat mit der Kaiser Ferdinands Nordbahn wohl eine gemeinsame Central-Verwaltung, ist aber im Uebrigen ein ganz selbstständiges Unternehmen.

Im Jahre 1868 wurde der Bau energisch fortgesetzt und am 30. August 1869 die 11,88 Meilen lange Strecke Brünn-Nezamislitz-Prerau dem Verkehre übergeben.

Die Eröffnung der 7,11 Meilen langen Strecke Nezamislitz-Olmütz-Sternberg wird im Jahre 1870 erfolgen.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

71b. Außerdem sind 315 electrische Deckungs-Signal-Läutewerke vorhanden.

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen haben die Lokomotiven 5664 Meilen auf der Ostrauer Kohlenbahn und 1405 Meilen auf der Wiener Verbindungsbahn zurückgelegt.

168, 171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten.

Davon sind als Eilgüter:
851 Ctr. im Binnenverkehre befördert,
672 „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
2 404 „ „ „ „ angekommen u.
211 „ „ Durchgangs-Verkehre befördert.

Als Frachtgüter (Kol. 171) sind dagegen
719 873 Ctr. im Binnenverkehre befördert,
174 356 „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
1 489 284 „ „ „ „ angekommen u.
367 259 „ „ Durchgangs-Verkehre befördert,
zus. 2 754 910 Ctr., wie in Kol. 179a angegeben.

229. Die Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Geräthe sind unter den correspondirenden Ausgaben Kol. 224—226 xc. bereits enthalten.

248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale und Stationssignale enthalten.

268. Dem hier nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . 11 912 887 Thlrn.
treten noch hinzu: die Erträgnisse der Kohlenbahn und der Bergwerke im Ostrauer Grubenreviere von . . . . 224 868 „
Diese 12 137 755 Thlr.
nebst dem in Kol. 269 aufgeführten Bestande aus dem Vorjahre sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen.

274. Hierin sind auch die Beiträge für Krankenpflege und die „Bruderlade" (siehe ad VII dieses Berichts) enthalten.

65. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

I. **Bahngebiet.** Durch die Concessions-Urkunde vom 11. November 1866 sind der Kaiser Franz-Josef-Bahn-Gesellschaft die Linien Wien-Tulln-Meissau-Gmünd-Budweis-Pilsen-Eger und Gmünd-Wittingan-Tabor-Prag concessionirt worden. Das Anlage-Kapital ist auf 81 576 600 Fl. Oesterreichischer Währung (54 384 400 Thlr.), bestehend in 32 016 600 Fl. Actien und 49 560 000 Fl. Obligationen, festgesetzt worden. Dieses Anlage-Kapital ist vom Staate mit 5 Proc. garantirt.

Die Strecke von Budweis über Strakonitz nach Pilsen von 17,94 Oesterr. = ... 18,07 Pr. Meilen wurde am 1. September 1868 dem Betriebe übergeben.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit . . . . 6,02 Meilen, derselbe konnte aber den Durchschnittsberechnungen „pro Meile" nicht zu Grunde gelegt werden, weil die Betriebs-Resultate der ganzen Strecke nur einen 4monatlichen Zeitraum umfassen, eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, also nicht möglich ist.

Die Strecke Wien-Budweis (28,07 Oesterr. Meilen) befindet sich im Bau, die Strecken Pilsen-Eger und Gmünd-Tabor-Prag sollen demnächst in Angriff genommen werden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75, 87 u. 89. Hier ist derjenige Theil des concessionirten Anlage-Kapitals aufgeführt worden, welcher für den Bau der Strecke Budweis-Pilsen verausgabt worden ist, auf welchen sich auch die Zins-Garantie des Staats bezieht.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahn von Bau-Unternehmern erbaut wird.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der in Kol. 177a u. 178 nach Stückzahl aufgeführten Equipagen und Thiere enthalten. Davon sind:

291 Ctr. Equipagen und 3364 Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
— " " " 1401 " " " direkten Verkehre aufgegeben und
— " " " 14 " " " " " angekommen,
zus. 291 Ctr. Equipagen und 4779 Ctr. Thiere, wie in Kol. 179a angegeben.

66. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:
1) die Lokomotivbahnen und zwar:

a) die Hauptbahn von Wien über Linz bis zur Bayerischen Grenze bei Salzburg . . .		42,35 Meilen,
wovon die Strecke von Salzburg bis zur Grenze		0,75 "
an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, mithin im eigenen Betriebe verbleiben		41,60 Meilen,
b) die Verbindungsbahn Penzing-Hetzendorf		0,78 "
c) die Flügelbahn von Wels bis zur Bayerischen Grenze bei Passau . . .	10,52 Meilen	
nebst der von der Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft gepachteten Strecke von der Landesgrenze bis Passau	0,21 "	
		10,73 "
	zusammen	53,11 Meilen,
d) die schmalspurige Zweigbahn Lambach-Gmunden		3,82 "
	Auf diese	56,93 Meilen

beziehen sich die in den Tabellen unter „Lokomotivbahn" aufgeführten statistischen Notizen.

2) die Pferdebahn Linz-Budweis		17,37 "
	Gesammtlänge aller Bahnlinien	74,30 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Im Jahre 1868 wurde auf den Strecken Haag-St. Valentin (1,87 Meilen) und Linz-Hörsching (1,38 Meilen) das zweite Geleise gelegt.

2. **Stationsbauten.** In Wien wurde ein feuerfestes Gütermagazin nebst Expeditions-Lokalitäten erbaut; in der Verlängerung der Station Penzing ein 300 Ruthen langer Rangirbahnhof für 7 Nebengeleise und die erforderlichen Baulichkeiten, sowie das Bahnhofs-Plateau und die Gebäude für die neu eröffnete Station Andorf hergestellt.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 8 Lastzugs-Lokomotiven und 200 Lastwagen vermehrt.

Die vorstehend ad 1d aufgeführte Lambach-Gmundener Zweigbahn, deren Betrieb mit den übrigen Lokomotivbahnstrecken vereinigt ist, hat eine Spurweite von 3 Fuß 6 Zoll Oesterr. und deshalb ihre eigenen Betriebsmittel, nämlich 14 Tender-Lokomotiven, 27 vierrädrige Personenwagen mit 479 Sitzplätzen, 10 vierrädrige Gepäckwagen mit 300 Z.-Ctr. Ladefähigkeit, 323 vierrädrige offene, 64 vierrädrige bedeckte, 1 sechsrädrigen und 8 achträdrige offene, zusammen 366 Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 19 350 Ctrn., 2 Schneepflüge und 2 Draisinen.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Die neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) noch bestehende Kranken- und Unterstützungskasse für die Beamten und Arbeiter der Gesellschaft schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 27 561 Thlrn. ab.

V. **Neue Bahnlinien.** Für den Umbau der Linz-Budweiser Pferdebahn in eine Lokomotivbahn, sowie für den Bau einer Zweigbahn von St. Valentin nach Wartberg wurden im Jahre 1868 die Vorarbeiten begonnen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **a. Lokomotivbahn.**

13. Doppelgeleisig sind die Strecken Wien-Neulengbach (5,04 M.), Haag-St. Valentin (1,87 M.) u. Linz-Hörsching (1,38 M.).

60. Dieser Fall, in einer Länge von 60,44 Ruthen, befindet sich zwischen Engelhof und Gmunden.

75. Concessionirt ist das am Schlusse eines jeden Jahres als verwendet nachgewiesene Anlage-Kapital, auf welches sich auch die Zins-Garantie des Staats bezieht.

76. Hiervon kommen 190 626 Thlr. auf Vorarbeiten und 660 433 Thlr. auf den an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlten Kaufpreis für die Lambach-Gmundener Zweigbahn.

89. Die Zins-Garantie erstreckt sich auf das ganze concessionirte resp. verwendete Anlage-Kapital (siehe Erläuterung zu Kol. 75).

91d u. e, 96d, 98e, 100d, 102g, 105, 106 u. 109e. Hierunter befinden sich die Betriebsmittel der Lambach-Gmundener Zweigbahn resp. deren Sitzplätze und Ladungsfähigkeit (siehe ad III dieses Berichts).

111 u. 112. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse der Lambach-Gmundener Zweigbahn beträgt 25 Z.-Ctr. und deren Durchmesser (in der Nabe) 75 Millimeter.

114—116. Die hier aufgeführten Summen repräsentiren die Anschaffungskosten der Wagen für die Hauptbahn. Den Durchschnittsberechnungen Kol. 114b, 115b u. 116b liegen deshalb 53,11 Meilen = 400,02 Kilometer zu Grunde.

129c u. 131c. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden Braunkohlen und Steinkohlen verwendet; es beträgt das

pro Nutzmeile verbrauchte Quantum, auf Braunkohlen reducirt, 674,43 Z.-Pfd. auf der Hauptbahn und 402,66 Z.-Pfd. auf der Lambach-Gmundener Zweigbahn.

135. Ebenso ist hier das verbrauchte Quantum auf Braunkohlen reducirt.

177a. Außerdem wurden noch 43 Leichen befördert.

177c. Dies sind die beförderten Militair-Fuhrwerke und Geschütze.

270a. Hierin sind auch die Zinsen der schwebenden Schuld enthalten.

b. **Pferdebahn.**

76—84. Das Anlage-Kapital kann nach den einzelnen Bautiteln nicht angegeben werden, weil die Bahn in fertigem Zustande übernommen worden ist.

85. Dies ist die für die Erwerbung der Bahn an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlte Summe.

114—120. Die Anschaffungskosten der Wagen können ebenfalls nicht angegeben werden, weil hierüber Notizen nicht vorhanden sind.

173b u. c. Dies sind die im direkten Verkehre mit der Kaiserin Elisabeth-Lokomotivbahn beförderten Güter.

237. Hierin sind auch die Löhne der Kutscher und Transportknechte enthalten.

245. Von dieser Summe kommen:

a) auf die Fütterungskosten der Pferde	86 439 Thlr.
b) „ Kurkosten für erkrankte Pferde und Honorar der Thierärzte	2 270 „
c) „ Miethe für fremde Pferde	11 984 „
d) „ Kosten für den Ankauf neuer Pferde, nach Abzug des Erlöses für die verkauften	9 800 „
e) „ Miethe für Stallungen, Futterböden ꝛc., Kosten der Futtersäcke, Stallutensilien, Beleuchtung der Ställe und Kosten des Einstreustrohes nach Abzug des Erlöses für den gewonnenen Dünger	3 154 „
f) auf Erhaltung der Pferdegeschirre, Kosten des Hufbeschlages, der Bespannungs-Utensilien und der Straßenfuhrwerke	12 503 „
zusammen	126 150 Thlr.

67. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, umfaßt die Strecke von Lemberg über Stanislau nach Czernowitz von 34,86 Oesterr. = . . 35,11 Preuß. Meilen.

Die im Jahre 1867 begonnene Ausführung des Baues der Bahn von Czernowitz nach Suczawa (11,9 Meilen) wurde im Jahre 1868 fortgesetzt.

Nachdem der Gesellschaft im Jahre 1868 von der Rumänischen Regierung die Concession zum Bau der Bahn von Suczawa nach Jassy mit den Zweigbahnen von Verestie nach Botuschani und von Pascani nach Roman ertheilt worden, erfolgte die Aenderung der Firma in „Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft."

Mit der Ausführung des Baues dieser neuen Linien wurde im September 1868 an allen Punkten begonnen.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Laufe des Jahres 1868 wurden die 5 nach Schifflorns System ausgeführten Brücken der Strecke Lemberg-Czernowitz von 30 Klafter Spannweite abgetragen und durch provisorische hölzerne Brücken ersetzt.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions-Kasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher ult. 1868 mit einem Bestande von 6 254 Thlrn. abschloß.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

18c. Dies sind „offene" d. h. solche Brücken, wo die Schiene blos auf einer Langschwelle über die Oeffnung gelegt ist.

23c. Die Durchfahrten sind in Kol. 18 aufgeführt, weil sie gleichzeitig als Durchlässe für Wasserabzug dienen.

88. Hierin sind auch 2 667 Thlr. amortisirte Actien enthalten.

89. Der Staat hat ein jährliches Reinerträgniß von 1 000 000 Thlr. in Silber garantirt.

137a. Hierin sind auch die Kosten für das Aufladen des Brennmaterials auf die Tender enthalten.

165. Außerdem wurden noch mit dem Reisegepäck zugleich aufgegeben 5 Equipagen und 6 Pferde. Mit Militair-Transporten kam 1 Pferd zur Beförderung.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere enthalten. Davon sind:

	3 235 Z.-Ctr. Fahrzeuge u.	112 733 Z.-Ctr. Thiere	im Binnenverkehre befördert,	
	124 „ „ „	554 941 „ „	im direkten Verkehre aufgegeben und	
	6 625 „ „ „	1 942 „ „	„ „ „ angekommen,	
zus.	9 984 Z.-Ctr. Fahrzeuge u.	669 616 Z.-Ctr. Thiere,	wie in Kol. 179a angegeben.	

257. Hierin sind 11 933 Thlr. „Stempel-Auslagen aller Art" enthalten.

260. Ebenso hierin 5 333 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensionskasse.

270—272. Für das Jahr 1868 waren erforderlich:

zu 5 Proc. Zinsen des verwendeten Anlage-Kapitals	816 552 Thlr.
zur Amortisation desselben	14 000 „
zu 2 Proc. Dividende der Stamm-Actien	169 448 „
zusammen	1 000 000 Thlr.
Der Ueberschuß im Nominalbetrage von 552 971 Thlrn. repräsentirt in Silber	458 810 „
so daß der Staat in Folge der übernommenen Garantie	541 190 „

zuschießen mußte.

340 u. 345. Durch den Einsturz der Brücke bei Czernowitz wurde nur der Güterverkehr zwischen Czernowitz und der nächsten Station Luzan auf 3 Wochen unterbrochen, die Personen wurden jedoch bis zum letzten Wärterhause vor Czernowitz mit den gemeinschaftlichen Zügen befördert.

342. Der abnorme Schneefall in den Monaten Januar und Februar 1868 beeinträchtigte wohl öfter den regelmäßigen Verkehr, der Betrieb war jedoch nur an 2 Tagen unterbrochen.

353. Diese Summe wurde an eine Wittwe als „Abfertigung" gezahlt.

359. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die geleistete Zahlung für den angekauften Platz zum Pensionshause.

68. Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist nicht mit dem Kalenderjahre identisch, sondern beginnt mit dem 1. Dezember. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Dezember 1867 bis ult. November 1868.

II. Ueber die Organisation der **Verwaltung** und das **Bahngebiet** ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 207 enthalten. Durch die am 6. Mai 1868 erfolgte Betriebs-Eröffnung der Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn hat die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn in Uszög (bei Fünfkirchen) Anschluß erhalten.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. **Stationsbauten** In der Station Uszög wurden mehrere Nebengeleise, eine große Drehscheibe, sowie einige Wohnungs-Aubauten hergestellt; alsdann sind in der Station Mohacs die Erdanschüttungen und Perron-Anlagen zur Herstellung einer eigenen Bahnabtheilung für den Getreide-Export in Angriff genommen worden.

2. Telegraphen. Die Markus'schen Scheiben-Apparate wurden in Folge Anschlusses der Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn im Mai 1868 kassirt und statt derselben Apparate nach Morse'schem Systeme eingeführt.

Die Herstellung von Läutewerken soll im Jahre 1869 erfolgen.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden um 2 Lokomotiven vermehrt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

70. Außerdem sind noch kurze Leitungen von den Stationen nach den Distanz-Signalen vor den Stationen vorhanden.

74. Den hier aufgeführten 78 optischen Telegraphen (Armsignale) wurden noch 12 Distanz-Signale hinzugefügt.

75 u. 87. Die Höhe des für die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn concessionirten Anlage-Kapitals kann nicht angegeben werden, weil dasselbe in dem der Eigenthümerin derselben, der ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, für ihre sämmtlichen Unternehmungen (Dampfschifffahrt, Eisenbahn, Kohlengruben ꝛc.) concessionirten Kapitale enthalten ist.

Es ist daher das bis ult. 1868 verwendete Kapital hier angegeben worden.

129b. Dies ist das verbrauchte Quantum Briquetten.

135. Zur Ermittelung des Brennstoff-Verbrauchs pro Achsmeile wurde das verbrauchte Quantum Holz seinem Brennwerthe nach auf Coaks reducirt; es repräsentiren daher die hier aufgeführten 5,155 Z.-Pfd. das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Coaks.

136c. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetten.

147. Hierin sind 922 Achsmeilen enthalten, welche die Arbeitswagen auf fremden Bahnen durchlaufen haben.

164a, 168a, 170a, 171a, 172a u. 173a. Die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn steht im direkten Verkehre mit der Fünfkirchen-Barcs'er, der Südbahn und der Donau-Dampfschifffahrt. Die im Verkehre mit der Letzteren beförderten Personen und Güter werden dem Binnenverkehre hinzugerechnet.

196. Die Einrichtung, wonach nur die Bahnstation Villany als Telegraphen-Station für den Privat-Depeschen-Verkehr fungirt, wurde im Jahre 1868 aufrecht erhalten; nach Einführung der Morse'schen Apparate konnten aber auch von den anderen Bahnstationen aus Seitens der Staats-Aemter Privat-Depeschen expedirt werden.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

270. Hier sind die Zins- und Amortisations-Beträge aufgeführt, welche nach den Rechnungs-Normen der Bahn für das verwendete Anlage-Kapital (Kol. 85) gezahlt werden mußten.

346—365. Eine besondere Pensionskasse für die Beamten der Eisenbahn ist nicht vorhanden, dieselben gehören vielmehr dem für die sämmtlichen Beamten der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft bestehenden Pensionsfonds an, über welchen das Nähere in der Statistik pro 1862 S. 52 enthalten ist.

Der für die Beamten der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn besonders bestehende Kranken-Unterstützungs-Verein schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 1 766 Thlrn. ab.

69. Bahnen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Ueber das **Bahngebiet,** die **sonstigen Besitzungen** der Gesellschaft, das **Anlage-Kapital,** sowie die Emission und Amortisation der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen sind in den Jahrgängen 1865 und 1866 der Statistik S. 195 resp. 206 nähere Mittheilungen enthalten.

Veränderungen hiergegen sind insofern eingetreten, als die Vertheilung und Berechnung des gesammten Anlage-Kapitals ult. 1868 folgende war:

1) Werth der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen:

a) der nördlichen Linie	42 165 269 Thlr.
b) „ südöstlichen „	41 910 783 „
zu übertragen	84 076 052 Thlr.

	übertragen	84 076 052	Thlr.
c) der Bergwerksbahn von Oravicza nach Steyerdorf resp. der Anina		3 296 941	"
d) " Wien-Neu-Szönyer Linie		10 073 158	"
	zusammen	97 446 151	Thlr.
2) Werth der ult. 1868 vorhandenen Bau- und Betriebsmaterialien		3 048 763	"
3) " " Berg- und Hüttenwerke, Domainen und Fabriken sammt Inventar		18 509 698	"
4) " " für die Dampfschifffahrt angeschafften Schiffe ꝛc.		346 845	"
5) " " übrigen Realitäten		462 976	"
6) Cassa, diverse Debitoren und Creditoren		2 827 966	"
	überhaupt	122 642 399	Thlr.

Die Bergwerksbahn von Oravicza über Majdan, Lissawa und Krassowa nach Steyerdorf resp. der Anina von 4,53 Meilen wurde (wie in den Vorjahren) ausschließlich zu Transporten der Gesellschaft benutzt und ist deshalb in die vorliegenden statistischen Notizen nicht aufgenommen worden.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Auf der nördlichen Linie wurden die Bahnhofs-Geleise um 3514 Klafter vermehrt und 22 558 Current-Klafter Geleise mit altartigen Schienen schwachen Profils durch solche des 21pfündigen Systems ersetzt. Ferner wurde die Herstellung des zweiten Geleises auf der Linie Brünn-Prag in einer Ausdehnung von 9,39 Meilen beschlossen.

Auf der südöstlichen Linie wurden die Bahnhofs-Geleise um 7878 lfd. Klafter vermehrt und 14 371 Klftr. ausgewechselt. Auf den Strecken Palota-Pest, Pest-Vecses und Irsa-Czegled, d. i. auf einer Gesammt-Länge von 6,14 Meilen, wurde unter gleichzeitiger Verbreiterung des Unterbaues und der Kunstobjekte das zweite Geleise hergestellt, welches auf den Strecken Waitzen-Palota und Vecses-Irsa im Jahre 1869 vollendet werden soll.

Auf der Wien-Neu-Szönyer Linie wurden 6155 und auf der Steyerdorfer Linie 2617 Klafter Geleise ausgewechselt.

2. **Brücken.** Auf der nördlichen Linie wurden die Holzüberlagen von 11 Brücken mit zusammen 281,25 Fuß Oeffnungsweite durch Eisen-Constructionen ersetzt.

3. **Stationsbauten.** Auf der nördlichen Linie wurde mit der Vergrößerung des Prager und Olmützer Bahnhofes fortgefahren. In den Stationen Böhmisch-Trübau, Böhmisch-Brod, Hohenstadt u. s. w. sind zahlreiche Arbeiten geringeren Umfanges zur Ausführung gekommen, Wasserspeise-Anlagen hergestellt u. s. w. Auf der südöstlichen Linie sind zwischen Pest und Marchegg zur Erleichterung der Zugkreuzungen vier neue Stationen und zwar in Puszta-Födemes, Udvard, Körth und Puszta-Göd errichtet worden. Dieselben werden nunmehr auch für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Für die Einlagerung von Körnerfrüchten sind 19 neue Getreideschuppen mit zusammen 1550 Quadrat-Klafter Lagerraum in den verschiedenen Stationen hergestellt; außerdem sind allenthalben Laderampen, Brückenwaagen, Wasser-Speiseeinrichtungen u. s. w. zur Ausführung gekommen.

In Szöregh und Temesvar wurden neue „Aufnahms-Gebäude", in Pest Kasernen für jene Arbeiter hergestellt, deren Zuzug aus der Fremde sich als unerläßlich darstellte. In Pest wurden ferner neue Frachten-Magazine errichtet und die Gebäude für Personen-Aufnahme verbessert und vergrößert.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 20 Lastzugs-Maschinen mit Tendern, 8 Tender-Maschinen, 112 bedeckte, 102 offene Last- und 500 Kohlenwagen vermehrt.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Kasse für Pension und Unterstützung der Diener und Arbeiter unter dem Titel „Provisions- und Unterstützungs-Institut für Diener und Arbeiter der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-E.-G.", welche Ende 1868 mit einem Bestande von 674 774 Thlrn. abschloß.

V. **Neue Bahnlinien.** Die Strecken Wien-Marchegg (6,08 Oesterr. Meilen) und Stadlau-Laa-Znaim-Brünn (20,94 Oesterr. Meilen) befanden sich ult. 1868 noch im Bau. Das Anlage-Kapital für diese Linien bestand ult. 1868 in 164 145 Obligationen der Serie A mit einem Werthe von . . . . 11 254 190 Thlrn.
Hiervon wurden verwendet im Jahre 1867 . . . 1 312 593 Thlr. und im Jahre 1868
2 980 286 Thlr., so daß noch 6 961 311 Thlr. vorhanden waren.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Alle 3 Linien.**

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel (mit Ausnahme der Betriebsmittel) kann nicht stattfinden, weil die Bahnen im vollendeten Zustande für eine runde Summe übernommen worden sind.

88. Außerdem sind noch 3564 Actien zum Nominalbetrage von 475 200 Thlrn. amortisirt.

Südöstliche Linie.

91c. Hierin sind auch 4 zehnrädrige Berg-Lokomotiven enthalten.

Alle 3 Linien.

96c u. b. Hierin ist je ein Hofwagen enthalten, welcher bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben ist.

119. Die hier aufgeführten Summen repräsentiren die Anschaffungskosten der Untergestelle, Omnibus- und Correspondenzwagen, Militair-Einrichtungs-Gegenstände, Wagen-Signallaternen, Wagenkuppeln, Wärmflaschen, Theerdecken und Fruchtsäcke.

156 u. 157. Der Betrag der Wagenmiethen kann nicht angegeben werden, weil dieselben nicht besonders gebucht sind. (Siehe auch Erläuterung zu Kol. 249 u. 250.)

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, deren Anzahl aber nicht notirt ist. Die Zahl der Extrazüge betrug auf der nördlichen Linie 21, auf der südöstlichen 14 und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 8 Züge.

165. An Militair-Effekten wurden außerdem noch befördert: auf der nördlichen Linie 806 Z.-Ctr., auf der südöstlichen Linie 2262 Ctr. und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 886 Ctr.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere (das Gewicht letzterer in Kol. 179a nochmals mitaufgeführt) enthalten. Dasselbe beträgt bei der nördlichen Linie 615 362 Z.-Ctr., bei der südöstlichen Linie 2 345 079 Z.-Ctr. und bei der Wien-Neu-Szönyer L. 278 112 Z.-Ctr.

177a u. 178a. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden wurden befördert:

	mit Personenzügen	mit Militairzügen
auf der nördlichen Linie	39 Equipagen und 761 Pferde;	7 Fahrzeuge und 287 Pferde;
„ „ südöstlichen Linie	32 „ „ 438 „	64 „ „ 1197 „
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie	6 „ „ 354 „	1 „ „ 235 „

201e. Hierin sind auch die Einnahmen für Extrazüge enthalten (siehe Erläuterung zu Kol. 163) und zwar: bei der nördlichen Linie 8792 Thlr., bei der südöstlichen Linie 8645 Thlr. und bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 1567 Thlr.

204. Ebenso hierin die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten Equipagen und Pferde, welche betragen haben:

bei der nördlichen Linie	822 Thlr. für Equipagen und	5908 Thlr. für Pferde,
„ „ südöstlichen Linie	473 „ „ „ „	3443 „ „ „
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie	223 „ „ „ „	1957 „ „ „

230. Die Heizung der Wärterlokale haben die Bahnwärter auf eigene Kosten zu bestreiten.

231. Die gezahlte Feuerversicherungs-Prämie ist in Kol. 259 mitenthalten.

249 u. 250. Die Wagenmiethe und die Entschädigungen im Güterverkehre in Verbindung mit den gewährten Frachtrabatten werden von den betreffenden Einnahmen von vorneherein in Abzug gebracht.

259. Hierin sind die Kosten für die Erhaltung und Erneuerung der Einrichtungsstücke der Verwaltungs-Lokalitäten, Miethszinse, Unterstützungen, Wohlthätigkeitsspenden und die gezahlte Feuerversicherungs-Prämie enthalten.

268a. Dem Ueberschusse aller 3 Linien von 5 498 091 + 7 612 906 + 678 083 = . . . 13 789 080 Thlrn. treten noch hinzu die Ueberschüsse:

a) aus dem Betriebe der Steyerdorfer Bahn von	144 263 „
b) „ „ „ „ Berg- und Hüttenwerke, der Domainen und der Maschinenfabrik von	916 036 „
sowie an diversen Zinsen rc.	78 054 „
Diese	14 927 433 Thlr.
nebst dem aus dem Vorjahre verbliebenen Bestande von	3 585 818 „

sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen.

270b. Zur Amortisation der Stamm-Actien sind 54 533 Thlr. und zur Amortisation der Prioritäts-Obligationen 305 200 Thlr. verwendet.

Nördliche Linie.

297 u. 298. Dies ist die Anzahl der überhaupt vorgekommenen Unfälle.

70. Bahnen der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende Linien:

A. 1) die Südbahn Wien-Triest			76,58 Meilen,
mit den Zweigbahnen:	a) Mödling-Laxenburg		0,61 „
	b) Wiener-Neustadt-Oedenburg		4,24 „
	c) von Nabresina bis zur Landesgrenze bei Cormons	6,88 M.	
	von welcher die Strecke von Cormons bis zur Grenze im Betriebe der Ober-Italienischen Bahnverwaltung	0,30 „	
	sich befindet, mithin im eigenen Betriebe verbleiben		6,58 „
		zusammen	88,01 Meilen,
2) deren Flügelbahnen:	a) Marburg-Klagenfurt-Villach		21,97 „
	b) Steinbrück-Sissek		16,77 „
	c) Agram-Carlstadt		6,55 „
3) die Ungarischen Flügelbahnen:	a) Oedenburg-Groß-Kanizsa		21,92 „
	b) Pragerhof-Kanizsa-Stuhlweißenburg-Ofen		43,91 „
	c) Stuhlweißenburg-Neu-Szöny		10,88 „
		zusammen	210,01 Meilen.

Die am 1. Septemer 1868 dem Betriebe übergebenen Zweigbahnen Bruck a. M.-Leoben (2,15 M.) und Kanizsa (Keresztur)-Barcs (9,31 M.) wurden im Jahre 1868 für Rechnung des Baufonds betrieben.

B. Die Tiroler Linien: übertragen 210,01 Meilen.

1) die Nordtiroler Bahn von der Bayerischen Grenze bei Kufstein bis Innsbruck 10,04 Meilen,
von welcher die Strecke von der Grenze bis Kufstein . . . . 0,29 "
an die Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, so daß im
eigenen Betriebe verbleiben . . . . 9,75 Meilen,

2) die Brennerbahn von Innsbruck nach Botzen . . . . 16,73 "

3) die Südtiroler Bahn von Botzen bis zur Landesgrenze bei Ala 14,01 M.,
wovon die Strecke von Ala bis zur Landesgrenze . . . 0,71 "
im Betriebe der Ober-Italienischen Bahnverwaltung sich befindet, daher im eigenen Betriebe verbleiben . . . . 13,30 "

zusammen . . 39,78 "

Auf diese . . . . 249,79 Meilen

beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1868 wurde in der 1,75 Meilen langen Strecke Mürzzuschlag-Bruck das zweite Geleise hergestellt, so daß auf der Linie Wien-Triest nur noch 7,75 Meilen mit einfachem Geleise versehen sind.

Die Arbeiten an dem Wiener Güterbahnhofe wurden fortgesetzt, der Plan des neuen Personenbahnhofes daselbst endgiltig festgestellt, von der Regierung genehmigt und die Arbeiten an mehrere Unternehmer vergeben.

Der Umbau des Bahnhofes Bruck a. M. wurde in Angriff genommen.

In mehreren kleineren Stationen der Südbahn wurden Gütermagazine erbaut, in anderen die bestehenden Magazine vergrößert. Drei kleine Stationen sind den Anforderungen des Personenverkehrs entsprechend umgestaltet worden.

Auf den Ungarischen Linien bestanden die Arbeiten in Geleisevermehrungen, Herstellung von Drehscheiben, Brückenwaagen, Schneeschutzmitteln, Wegschranken, Einfriedigungen und Güterschuppen.

Auf der Tiroler Linie wurde der Bau des zweiten Geleises von Innsbruck nach Matrei begonnen.

III. **Industrielle Anlagen.** Das Schienenwalzwerk in Graz liefert fortwährend ausgezeichnete Resultate. Die Erzeugung von Stahlschienen ist förmlich organisirt und das Werk im Stande, außer den gewöhnlichen Schienen für die Bahnerhaltung auch die für die successive Auswechselung der Geleise am Semmering und Karst und für das zweite Geleise am Brenner nöthigen Stahlschienen zu liefern.

Im Jahre 1868 hat das Schienenwalzwerk sowohl für den Bau als die Bahnerhaltung geliefert: 245 419 Ctr. Schienen mit Köpfen von Feinkorneisen, 5554 Ctr. Schienen mit Köpfen von Stahl und 61 699 Ctr. Stahlschienen.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Tiroler Linie.**

16a. Außer den hier aufgeführten sind noch 6 „Weg- und Bachtunnels" vorhanden.

20a. Desgleichen außer diesen Viadukten noch 5 Aquadukte.

21b. Die Höhe der Berglehnen beträgt 250 Fuß.

Südbahn und Tiroler.

75. Diese 100 000 000 Thlr. sind das für das ganze Unternehmen der Gesellschaft (einschließlich der Venetianischen und der in der Lombardei und in Central-Italien belegenen Linien) concessionirte Anlage-Kapital in Stamm-Actien, der durch Anleihen aufzubringende Theil desselben ist concessionsmäßig nicht beschränkt.

76—86. Das verwendete Anlage-Kapital kann nicht speziell angegeben werden, weil die Gesellschaft fertige Linien übernommen hat, über deren Baukosten ihr die erforderlichen Notizen fehlen.

Für die Oesterreichischen Linien betragen dieselben:

Kosten der Erbauung	99 353 505 Thlr.
" des Betriebsmaterials	17 212 049 "
Werth des Inventars	910 714 "
" der Material-Vorräthe 2c.	2 610 719 "
Kaufpreis der Südbahn, nach Abzug des Inventarwerthes der bei der Uebernahme vorhandenen Betriebsmittel und Vorräthe	42 459 622 "
zusammen	162 546 609 Thlr.

oder pro Meile (261,28) rund 622 000 Thlr.

Das von der Gesellschaft verwendete Kapital zum Ausbau der sämmtlichen vom Staate übernommenen und im Bau begriffenen Linien, einschließlich der Venetianischen von 57,6 M., der Lombardischen von 64 M. und der Central-Italienischen von 38,8 M. (ca. 421,7 M. im Betriebe und 1,5 M. im Bau), der Werth der Materialvorräthe, Kalkfabriken und Liegenschaften, der Kaufpreis für die Lombardisch-Venetianischen Linien und die Südbahn betrugen ult. 1868 . . . 282 215 677 Thlr.

87c. Diese Summe repräsentirt den Betrag der bis ult. 1868 gemachten Anleihen. Davon sind 145 880 127 Thlr. Prioritäts-Obligationen und 66 280 199 Thlr. Bons mit kurzer Tilgungsfrist.

89. Ueber die Seitens der Staats-Regierung gewährleistete Zins-Garantie enthält der Jahrgang 1867 der Statistik S. 200 spezielle Mittheilungen.

Tiroler Linie.

96a u. b. Außerdem ist noch ein vierrädriger Kommissions- und 1 sechsrädriger Hofwagen vorhanden.

Südbahn.

100a. Von den hier aufgeführten Wagen sind 12 als Postwagen in Verwendung.

Tiroler Linie.

122. Außerdem haben Lokomotiven der Italienischen Bahn auf den Tiroler Linien zurückgelegt: 2299 Meilen vor Personen-, 929 Meilen vor Güter-, 989 Meilen vor gemischten und 51 Meilen vor Arbeits-Zügen, zusammen 4268 Meilen.

Südbahn und Tiroler L.

164a. Dies sind die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen.

168a, 170a, 171a, 172a u. 173a. Ebenso sind hier die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Güter aufgeführt.

203a, 208a, 210a u. 211a. Es sind deshalb hier die Einnahmen für die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen und Güter notirt, wogegen sich in den Kol.

203b, 208b, 210b u. 211b die Einnahmen auf die im direkten Verkehre angekommenen Personen und Güter beziehen.

268a. Dem Betriebs-Ueberschusse der Südbahn von 11 540 755 Thlrn. und der Tiroler Linien

von 833 972 Thlrn. = ...	12 374 727 Thlr.
treten hinzu: die Betriebs-Ueberschüsse des Italienischen (nicht zum Vereine gehörigen Netzes) mit	8 636 299 „
nebst den Betriebsresten früherer Jahre und Kapitalzinsen von	234 626 „
und die außerordentliche Reserve des Vorjahres (siehe Kol. 269) mit	3 005 180 „
Von diesen . .	24 250 832 Thlrn.
kommen in Abzug: die allgemeinen Kosten, Steuern rc. des Oesterreichischen Netzes und die à Conto des Baufonds zu zahlenden Zinsen mit	620 910 „
Die verbleibenden . .	23 629 922 Thlr.

sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen.

268c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 76—86 hat das für die Oesterreichischen Linien verwendete Kapital sich zu 7,61 Proc. (wie hier angegeben) verzinst.

269. Diese 3 005 180 Thlr. repräsentiren eine außerordentliche Reserve.

277. Die Differenz zwischen dem hier aufgeführten und dem in der Statistik pro 1867 angegebenen Bestande ist in Kol. 269 aufgeführt.

Tiroler Linie.

285. Die Betriebslänge betrug:

im Jahre 1868 überhaupt	39,78 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	39,78	Meilen,
„ „ 1867 „	39,78 „ „ „ „ „	29,01	„
daher pro 1868 im mittleren Jahresdurchschnitte mehr		10,77	Meilen.

341. Dieser Unfall entstand durch Rutschung einer Berglehne.

345. Die Unfälle hatten nur eine theilweise Unterbrechung des Verkehrs zur Folge, weil während derselben die Züge von beiden Richtungen bis zum Verkehrs-Hindernisse liefen.

71. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1868:

1) die Hauptbahn Pardubitz-Königgrätz-Josefstadt-Reichenberg	21,39 Meilen,
2) die Zweigbahn Josefstadt-Schwadowitz-Königshain	8,01 „
zusammen	29,40 Meilen.

Die Strecke von Schwadowitz nach Königshain von 3,29 Meilen wurde am 1. August 1868 dem Betriebe übergeben; mit Rücksicht auf diese Betriebszeit beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt 27,33 „

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

87c. Hierin ist auch der 2 100 000 Thlr. betragende Antheil an dem vom Staate mit 5,2 Proc. garantirten Eisenbahn-Lotterie-Anlehen der K. K. priv. Oesterreichischen Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe enthalten, wofür die Eisenbahn-Gesellschaft ein Papier nicht emittirte, da für diese Summe Loose der Kredit-Anstalt bestehen.

171 u. 174. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der in Kol. 178a u. b nach Stückzahl aufgeführten Thiere von 80 211 Ctrn. Davon sind 10 892 Ctr. im Binnen- und 69 319 Ctr. im direkten Verkehre befördert worden.

272. Außerdem hat der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie 145 314 Thlr. zur Verzinsung der Stamm-Actien zugeschossen. Einschließlich dieser Summe sind für jede Stamm-Actie im Nominalbetrage von 140 Thlrn. pro 1868 . . . 6 Thlr., also pro 100 = 4,29 Thlr. an Zinsen gezahlt.

296. Einschließlich des Staatszuschusses betrug die Verzinsung der Stamm-Actien 4,29 Proc. (siehe die vorstehende Erläuterung).

72. Theiß-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 211 näher beschrieben. Veränderungen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Betriebsmittel.** Von den ult. 1867 vorhandenen 77 Lokomotiven wurden 5 an die erste Siebenbürger Eisenbahn verkauft, theilweise auch schon im Jahre 1867 übergeben. Dagegen wurden im Laufe des Jahres 1868 150 bedeckte Güterwagen angeschafft.

III. Die neben der **Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) noch bestehende Krankenkasse für die Bediensteten der Gesellschaft schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 22 979 Thlr. ab.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Die Strecke zwischen Zsolcza und Miskolcz von 0,54 Meilen ist insofern doppelgeleisig, als die von Debreczin nach Miskolcz und die von Miskolcz nach Kaschau führenden Geleise auf dieser Strecke parallel neben einander auf derselben Bahnkrone liegen.

17c. Von den früher bestandenen 25 hölzernen Brücken über 30 Fuß lichte Weite jeder Oeffnung sind in Folge Austrocknung der Sumpfgegend (des s. g. „Kun-Lapos") zwischen den Stationen Karczag und Püspök-Ladany vier Brücken aufgelassen und statt derselben Erddämme hergestellt worden.

32b. Der Procentsatz, bis zu welchem Theile die leichten Schienen bis jetzt erneuert sind, kann nicht angegeben werden, weil hierüber Notizen nicht vorhanden sind.

76. Hierin sind sowohl die für die Strecke Czegled-Szolnok als Kaufpreis gezahlten 941 594 Thlr., als auch 3 666 364 Thlr. erstattete Bau-Auslagen an den Staat, welche derselbe für die Strecke Szolnock-Debreczin und Püspök-Ladany-Großwardein bestritten hatte, mitenthalten.

76, 78a, 83 u. 84. In Folge des zur Concessions-Urkunde vom 10. November 1856 abgeschlossenen Nachtrags-Vertrages vom 16. Januar 1865 ändert sich das verwendete Anlage-Kapital insofern, als bei dem Titel „Tracirungsarbeiten" (Kol. 76) die Summe von 76 728 Thlrn., bei dem Titel „Erdarbeiten" (Kol. 78a) 147 559 Thlr. und in Folge der Veräußerung von 5 Lokomotiven (siehe ad II. dieses Berichts) bei dem Titel „Betriebsmittel" (Kol. 83) 112 179 Thlr., zusammen 336 466 Thlr. abgeschrieben, bei dem Titel „Insgemein" (Kol. 84) dagegen der Werth der am 31. August 1860 vorhandenen Material-Vorräthe von 587 201 Thlrn. zugeschrieben worden sind.

87a. Die Actien der Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft lauteten bisher auf 200 Fl. Conventions-Münze und waren theils voll, größtentheils aber mit 70 Proc. eingezahlt.

In der General-Versammlung der Actionäre vom 30. April 1868 wurde der Antrag gestellt, bei Gelegenheit der Fundirung der in Folge der Zins-Garantie entstandenen Schuld der Gesellschaft an den Staat, die Umwandlung der Actien, beziehentlich Interimsscheine, in volleingezahlte, auf 200 Fl. Oesterr. Währung lautende und mit Coupon und Talon zu versehende Actien herbeizuführen.

Durch den zwischen der Königl. Ungarischen Regierung und der Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft unterm 10. April 1869 abgeschlossenen Vertrag ist Folgendes festgesetzt worden:

1) Die aus dem Titel der Staats-Garantie geleisteten Vorschüsse zur Summe von . . 4 566 978 Fl.,
sowie die von diesem Betrage bis Ende Dezember 1868 aufgelaufenen, stufenweise zu
berechnenden 4 Proc. Zinsen von . . . . 772 649 „
zusammen 5 339 627 Fl.

(3 559 751 Thlr.) werden von der Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft durch Uebergabe von 26 545 Stück Actien à 200 Fl. (5 309 000 Fl.), welche mit Coupons und Talons vom 1. Januar und 1. Juli zu versehen sind und vom 1. Januar 1869 verzinslich werden, sowie durch Zahlung der Summe von 30 627 Fl. an den Staat getilgt.

2) Die Staats-Regierung genehmigt, daß die auf 200 Fl. Conventions-Münze lautenden Actien aus dem Verkehre gezogen und statt derselben neue Actien zu 200 Fl. Oesterr. Währung, mit vom 1. Januar und 1. Juli 1869 lautenden Coupons und Talons versehen, emittirt werden, in der Art, daß den Besitzern von voll eingezahlten Actien gegen Rückzahlung von 10 Fl. für jedes Stück eben so viel neue Actien, den Besitzern von nur mit 70 Proc. eingezahlten Actien für je 4 alte Actien und Zuzahlung von 12 Fl. drei neue Actien verabfolgt werden.

Mit dem Umtausche der Actien, die im Juni 1869 erfolgte, hat gleichzeitig die nothwendig gewordene Ausgleichung der Zinszahlungs-Termine zwischen den alten und neuen Actien durch Zahlung der Zinsen für die Monate November und Dezember 1868 stattgefunden.

87c. Hiervon sind 10 500 000 Thlr. eine bis zum Jahre 1906 zu tilgende Prioritätsschuld und 10 500 000 Thlr. eine in 66 Jahren zu tilgende Lotterie-Anleihe.

90a. Diese Summe wurde aus dem Betriebs-Ueberschusse des Jahres 1866 zur Anschaffung von 150 bedeckten Güterwagen verwendet.

109a. Hierin ist die Gesammt-Ladungsfähigkeit der in Kol. 107a aufgeführten Postwagen von 1260 Centnern enthalten.

109c. Dies ist die Gesammt-Tragfähigkeit sämmtlicher in Kol. 102a aufgeführten offenen Güter-, Equipage- und Vieh-Wagen. Die Equipage- und Viehwagen allein besitzen zusammen nur 246 × 200 = 49 200 Z.-Ctr. Tragfähigkeit, ihre Ladungsfähigkeit beträgt dagegen 21 745 Z.-Ctr.

115a. Diese Summe enthält auch die Anschaffungskosten der Postwagen.

121c. Außerdem haben die Lokomotiven 2416 Meilen vor Güterzügen auf fremden Bahnen zurückgelegt.

122. Die Leistungen der Lokomotiven beim Reserve- und Rangirdienst betragen (wenn hierbei 5 Stunden Reserve- oder Dampfhalten = 1 Oesterr. Meile und eine Stunde Rangirdienst = 2 Oesterr. Meilen angenommen werden) 85 308 Preuß. Meilen.

126b. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden Holz und Braunkohlen verwendet. Verbraucht wurden während der Fahrt 13 863 Klftr. Holz und 231 440 Ctr. Braunkohlen. Die Letzteren sind nach ihrem Heizeffekt auf Holz reducirt und in Kol. 126b mitenthalten.

Außerdem wurden noch verbraucht: für den Reserve- und Rangirdienst 1866 Klftr. Holz und 23 280 Ctr. Kohlen (zusammen 2810 Klftr. Holz), für Vorwärmer 372 Klftr. Holz und 25 Ctr. Kohlen (zusammen 373 Klftr. Holz) und für Dampfpumpen 650 Klftr. Holz und 38 Ctr. Kohlen (zusammen 651 Klftr. Holz). Der Gesammt-Verbrauch beträgt mithin 16 751 Klftr. Holz und 254 783 Ctr. Kohlen oder zusammen 27 090 Klftr. Holz.

137. Die Kosten des gesammten verbrauchten Brennmaterials (siehe die vorstehende Erläuterung) haben 165 676 Thlr. resp. 31,43 Sgr. pro Nutz- und 6,56 Pf. pro Achsmeile betragen.

147. Hierin sind 179 898 Achsmeilen enthalten, welche die Arbeitswagen auf fremden Bahnen zurückgelegt haben. Dieselben sind bei Kol. 153 außer Berechnung gelassen.

149. Außerdem haben die über die Theißbahn transitirte Wagen der „Ersten Siebenbürger Eisenbahn" zurückgelegt: Personenwagen 2667, Gepäckwagen 919 und Güterwagen 11 281 Achsmeilen.

170 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere enthalten. Davon sind:

	4 075 Z.-Ctr. Fahrzeuge und	47 353 Z.-Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert worden,		
	1 390 " "	693 472 " " " direkten Verkehre aufgegeben und		
	17 866 " "	43 482 " " " " " angekommen,		
zus.	23 331 Z.-Ctr. Fahrzeuge und	784 307 Z.-Ctr. Thiere, wie in Kol. 179a angegeben.		

177a. Hiervon sind 2 Equipagen und 2 Militair-Fahrzeuge mit Personenzügen befördert worden.

178a. Ebenso hiervon 51 Luxus- und 501 Militair-Pferde.

204. Hierin sind auch die Einnahmen für die mit den Personenzügen beförderten 2 Equipagen und 2 Militair-Fahrzeuge, sowie der 51 Luxus- und 501 Militair-Pferde enthalten.

219 u. 220. Ebenso enthalten diese Summen die nach den Rechnungs-Normen der Theiß-Eisenbahn auch in Einnahmen zu stellende Steuerquote für die Zinsen der Prioritäts-Obligationen im Betrage von 44 625 Thlrn., welche in Kol. 271 wiederum als Ausgabe erscheinen.

231. Die hierin enthaltenen Grund-, Haus- und Gebäudesteuern haben für das Jahr 1868 zus. 4758 Thlr. betragen.

260. Hierin sind auch die gezahlten Abfertigungen, Theuerungs-Zuschüsse u. s. w. enthalten.

267. Einschließlich der Steuern (Kol. 271) würden die Ausgaben 36,70 Proc. der Einnahmen betragen haben.

271. Diese Summe repräsentirt die „Einkommen- und Erwerbsteuer" einschließlich der auch in Kol. 219 u. 220 enthaltenen Steuerquote für die Zinsen der Prioritäts-Obligationen.

272. Von den Actien der Theiß-Eisenbahn sind 488 Stück voll- und 69 496 Stück zu 70 Proc. eingezahlt. Die überhaupt eingezahlte Summe beträgt 6 878 928 Thlr. Nach Bezahlung der Zins- und Amortisationsbeträge des Actien-Kapitals (einschließlich der 5 Proc. Actienzinsen), der Einlage in den Reserve-Fonds, der Tantième, der zweimonatlichen Zinsen der Actien und Obligationen und der Baarsumme an den Staat verblieb (mit Einschluß der aus dem Ueberschusse des Jahres 1867 unverwendet gebliebenen 354 550 Thlrn.) die Summe von . . . . 1 012 816 Thlrn.
Dieselbe ist als Superdividende des Actien-Kapitals für die beiden Jahre 1867 und 1868 zur Vertheilung gekommen. Nach der auf die Actien eingezahlten Summe ergiebt dieselbe einen Zins für beide Jahre zu 14,72 und für ein Jahr zu 7,36 Proc. Rechnet man zu diesen 7,36 Proc. die laufenden Zinsen à 5 Proc., so sind an Zinsen und Dividenden 12,36 Proc. ausgezahlt worden, wie hier angegeben.

Mit Ausschluß des Uebertrages aus dem Vorjahre hätten an Zinsen und Dividenden 14,57 Proc. für das Jahr 1868 vertheilt werden können.

275. Diese 20 418 Thlr. (30 627 Fl.) sind in Folge des Vertrages vom 10. April 1869 an den Staat gezahlt worden. (Siehe Erläuterung zu Kol. 87a.)

Die zweimonatliche Verzinsung des Actien-Kapitals war in Folge der Umwandlung desselben nothwendig geworden, worüber in der Erläuterung zu Kol. 87a ebenfalls das Nähere enthalten ist.

296. Wegen der zur Auszahlung gelangten Dividenden siehe die Erläuterung zu Kol. 272.

73. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

I. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein Kranken-Unterstützungsfonds für die Diener und Arbeiter der Gesellschaft, an welcher im Jahre 1868 ca. 160 Personen Theil nahmen. Der Fonds schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 1897 Thlrn. ab.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

21a. Die hier angegebene Länge bezieht sich auf die Dämme von drei Fuß und darüber.

26. Außerdem sind noch in den Anschluß-Stationen Kralup, Bakov und Turnau 1402 Ruthen Geleise vorhanden, welche gemeinschaftliches Eigenthum der in diese Stationen mündenden Bahnen sind.

100a. Hiervon werden 2 Wagen auch als Postwagen benutzt.

170 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere enthalten. Davon sind:

	4619 Z.-Ctr.	im Binnenverkehre befördert,
	3503 "	" direkten Verkehre aufgegeben,
	1800 "	" " " angekommen und
	1893 "	" Durchgangs-Verkehre befördert,
zusammen	11815 Z.-Ctr.,	wie in Kol 179a angegeben.

197. Ebenso hierin die Zahl der von auswärtigen Stationen angekommenen Depeschen.

250. Die Entschädigungen werden nicht besonders gebucht, vielmehr von den Betriebs-Einnahmen in Abzug gebracht.

259. Die Gesellschaft besitzt kein eigenes Verwaltungsgebäude, weshalb hierin der Zins für die gemietheten Lokalitäten enthalten ist.

346. Die Differenz zwischen dem hier vorgetragenen und dem in der Statistik pro 1867 angegebenen Bestande besteht darin, daß dem 1867er Bestande irrthümlich der Bestand des Krankenfonds (siehe ad I dieses Berichts) zugerechnet war.

C. Fremdländische Eisenbahnen.

74. Niederländische Staats-Eisenbahnen.

I. Ueber die **Verwaltung**, sowie über die **Eigenthums-** und **Pacht-Verhältnisse** der von der „Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen" übernommenen Linien sind in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 204 nähere Mittheilungen enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

A. **Die Niederländischen Staats-Eisenbahnen:**

1) die nördliche Linie Harlingen-Leeuwarden-Groningen (10,68 Meilen) nebst der am 1. Mai 1868 eröffneten Fortsetzung nach Winschoten (4,54 Meilen) und der am 1. November 1868 weiter eröffneten Fortsetzung nach Nieuwe-Schans (1,64 Meilen), zusammen . . . . . 16,86 Meilen,

2) die östliche Linie mit den Strecken:

a) Arnheim-Zutphen-Deventer-Zwolle-Meppel (13,72 Meilen) nebst der am 15. Januar 1868 eröffneten Fortsetzung nach Heerenveen (4,96 M.) und der am 1. September 1868 weiter eröffneten Fortsetzung nach Leeuwarden (3,79 M.), zusammen . . . . . 22,47 "

b) Zutphen-Hengelo-Enschede (7,06 M.) nebst der am 1. Januar 1868 eröffneten Fortsetzung nach Glanerbeek (0,86 M.), zusammen . . . . . 7,92 "

3) die südliche Linie mit den Strecken:

a) Moerdyk-Breda-Tilburg-Boxtel-Eindhoven-Venlo-Roermond-Mastricht . . . . . 26,34 "

b) Venlo-Preußische Grenze . . . . . 0,37 "

c) Rozendaal-Bergen op Zoom (1,71 M.) nebst der am 1. Juli 1868 eröffneten Fortsetzung nach Goes (4,86 M.), zusammen . . . . . 6,57 "

d) Boxtel-Vught, eröffnet am 1. Januar 1868, und Vught-Herzogenbusch (0,56 M.), eröffnet am 1. November 1868 . . . . . 1,66 "

e) Utrecht-Waardenburg, eröffnet am 1. November 1868 . . . . . 4,13 "

zusammen 86,32 Meilen.

Die Strecke von Venlo bis zur Preußischen Grenze von . . . . . 0,37 "
(ad 3b aufgeführt) ist verpachtet, und zwar das südliche Geleise der Bergisch-Märkischen, das nördliche dagegen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft. Es verbleiben im eigenen Betriebe . . . . 85,95 Meilen,
für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der im Laufe des Jahres 1868 eröffneten Strecken von zusammen 24,48 Meilen (siehe ad 1, 2, 3 c—e) ein mittlerer Jahresdurchschnitt von 74,05 Meilen berechnet.

B. Die **Almelo-Salzbergener** Privat-Eisenbahn

von Almelo über Hengelo und Oldenzaal nach Salzbergen . . . . . 7,37 "

C. Die **Lüttich-Limburger** Privat-Eisenbahn

von Eindhoven über Hasselt, Bilsen, Tongres und Liers nach Lüttich mit den Zweigbahnen von Bilsen nach Münsterbilsen und von Liers über Ans nach Flemalle . . . . . 17,83 "

Die Zweigbahn Ans-Flemalle (2,07 Meilen) wurde am 3. Februar 1868 dem Betriebe übergeben, es beträgt mithin der mittlere Jahresdurchschnitt 17,64 Meilen.

Die Gesammt-Betriebslänge beträgt 111,15 Meilen,
beziehungsweise im mittleren Jahresdurchschnitte . . . . . 99,06 "

Außerdem hat die Gesellschaft noch bis zur Eröffnung der Linie von Rotterdam über Dordrecht nach Moerdyk eine Dampfschifffahrt zwischen diesen Plätzen unter direkter Verbindung mit ihren Zügen eingerichtet.

III. Das **Kapital** der Gesellschaft ist auf 12 000 000 Gulden (6 857 143 Thlr.), bestehend in 48 000 Actien à 250 Gulden festgesetzt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Von der Bahnlänge ist die verpachtete Strecke von Venlo bis zur Preußischen Grenze doppelgeleisig.

14b. Von den Linien der Staatsbahnen wurden die letzten Strecken am 1. November 1868 dem Betriebe übergeben. Das ganze Netz soll bis zum Jahre 1875 vollendet werden.

Die Almelo-Salzbergener Bahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 18. Oktober 1865 dem Betriebe übergeben.

Von der Lüttich-Limburger Bahn wurde die erste Strecke von Tongres bis Münsterbilsen am 10. November 1863 und die letzte Strecke von Ans nach Flemalle am 3. Februar 1868 eröffnet.

70. Auf einer Strecke von 9 Kilometern sind 3 Telegraphen-Leitungen, auf 46 Kilometern zwei und auf 782 Kilometern eine Leitung vorhanden.

76—86. Das hier aufgeführte Anlage-Kapital bezieht sich nur auf die Niederländischen Staats-Eisenbahnen von 86,32 Meilen (siehe ad II. A dieses Berichts). Das für die Almelo-Salzbergener und Lüttich-Limburger Eisenbahnen verwendete Anlage-Kapital kann vorläufig nicht angegeben werden, weil der Gesellschaft die betreffenden Notizen nicht zu Gebote stehen.

80 u. 83. Die Signal-Vorrichtungen hat die Betriebs-Gesellschaft hergestellt, welche auch die Betriebsmittel angeschafft hat.

84. Zinsen während der Bauzeit werden vom Staate nicht berechnet.

96d. Von den hier aufgeführten Personenwagen sind für Postzwecke eingerichtet: 30 Wagen III. Klasse und 2 Wagen II. und III. Klasse.

122. Die als vorgelegte Reservemaschinen zurückgelegten Meilen sind hierin nicht aufgenommen worden.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden „Holzbündel" verwendet, das verbrauchte Quantum kann aber nicht angegeben werden.

146. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen konnte nur annähernd ermittelt werden, weil die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt sind.

166b. Gepäck-Freigewicht wird nur in einzelnen direkten Verkehren gewährt, dasselbe aber nicht notirt.

201 u. 208—212. Die besonderen Einrichtungen der Buchführung gestatten eine spezielle Notirung der Einnahmen für die verschiedenen Personen- und Güterklassen nicht.

240 u. 241. Hier sind die Kosten der verbrauchten Materialien aufgeführt worden; die gezahlten Arbeitslöhne können nicht ausgeschieden werden.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

270—276. Der Ueberschuß wurde wie folgt verwendet:

a) zur Deckung des Deficits aus dem Vorjahre	96 821	Thlr.
b) zur Zahlung der vertragsmäßigen Antheils des Niederländischen Staats	157 310	"
c) Pacht der Almelo-Salzbergener Bahn	51 367	"
d) " " Lüttich-Limburger Bahn	213 825	"
e) zur Verzinsung der Anleihen und Vorschüsse	61 452	"
f) zu Betriebs-Einrichtungskosten	21 318	"
g) zur Deckung von Verlusten beim Betriebe der Fabrik für Eisenbahn-Bedarf zu Utrecht	12 439	"
h) als Einlage in den Erneuerungsfonds (siehe Kol. 273b)	48 803	"
i) als Uebertrag auf die nächste Rechnung (siehe Kol. 276)	72 039	"
zusammen	735 374	Thlr.

286—296. Wegen der bedeutenden Veränderung des Bahngebiets kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre nicht stattfinden.

346—365. Für die Beamten der Lüttich-Limburger Bahn wurde im Jahre 1868 eine Pensions- und Unterstützungs-Kasse gegründet, auf welche sich die in den Kol. 348—362 aufgeführten Notizen beziehen. Für die übrigen Beamten war eine Pensionskasse nicht vorhanden.

75. Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

I. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um eine Lokomotive vermehrt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer ausgeführt ist, der Gesellschaft die erforderlichen Notizen aber nicht zu Gebote stehen.

178. Die beförderten Thiere werden nach Wagenladungen berechnet, weshalb die Anzahl der Thiere nicht angegeben werden kann.

234 u. 237. In diesen Summen sind auch die gezahlten Entschädigungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Lüttich und Mastricht und die Kosten des Bahnhofs- rc. Dienstes auf denselben mitenthalten.

346—365. Eine Beamten-Pensionskasse war ult. 1868 noch nicht gegründet.

76. Niederländische Rhein-Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Mai. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Mai 1868 bis ult. April 1869.

II. Ueber das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 208 spezielle Mittheilungen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 1 Lokomotive, 16 Personenwagen, 5 Gepäckwagen, 2 offene, 5 bedeckte Güter- und 60 Arbeitswagen vermehrt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Bahnstrecken ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 212 das Nähere enthalten.

77—84. Es können hier nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Bahnstrecke Amsterdam-Arnheim vom Staate erbaut ist, welcher die betreffenden Notizen der Gesellschaft nicht übergeben hat.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen, welche von Sr. Majestät dem Könige der Niederlande Wilhelm I. aus dessen Privatschatze zu 4½ Proc. garantirt worden sind.

96b. Dies ist ein Königl. Salonwagen, welcher bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben ist.

121g. Hierin sind auch die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen enthalten.

204. Dies sind Neben-Einnahmen aus dem Personenverkehre.

244. Hierin sind auch die gezahlten Entschädigungen im Güterverkehre enthalten.

272. Diese Dividende ist auf das bis ult. 1868 emittirte Actien-Kapital von rund 14 600 000 Thlrn. vertheilt worden. Die nicht ausgegebenen Actien sind ohne Dividenden-Genuß.

346—365. Eine Beamten-Pensionskasse ist nicht vorhanden, die hier gemachten Angaben beziehen sich vielmehr auf eine Unterstützungskasse.

77a. Warschau-Wiener Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Warschau-Wiener Eisenbahn, sowie

II. über das **Bahngebiet** derselben enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 213 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

III. **Anlage-Kapital** ꝛc. Die Gründer der Warschau-Wiener Eisenbahn, welche bei Uebertragung der ihnen verliehenen Concessionsrechte auf die Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft für sich, ihre Erben und Rechtsnachfolger vorbehielten:

a) die lebenslängliche Stellung als Mitglieder des Verwaltungsraths,

b) das Anrecht auf ⅔ der zu emanirenden Stamm-Actien zum Effektiv-Preis von 60 Rubel Silber pro Stück,

c) das Recht zum Bezug von 10 Proc. am Reingewinn der gesellschaftlichen Unternehmungen,

haben nach dem zwischen ihnen und den hierzu von der General-Versammlung der Actionäre autorisirten Bevollmächtigten der Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft unterm ¹³⁄₂₅ Mai 1868 abgeschlossenen Vertrage das Recht zum Bezuge von 10 Proc. des Reingewinns gegen die Summe von 1 250 000 Rubel Silber an die Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft abgetreten und auf das Bezugsrecht auf ⅔ der Actien verzichtet.

In Folge dessen und Behufs Reconstruction von Brücken ꝛc. und Anschaffung von Betriebsmitteln wurde das Anlage-Kapital um 2 500 000 Rubel Silber in Actien und 2 500 000 Rbl. S. in Prioritäts-Obligationen erhöht, von welchem im Jahre 1868 ein Theil begeben worden ist.

IV. **Münzwährung**. Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber“ angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preußisch nicht erheblich ist.

V. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Die Kosten der Direktion, der Centralleitung ꝛc. werden nach Verhältniß der Länge der Bahnen mit 70 Proc. von der Warschau-Wiener und mit 30 Proc. von der Warschau-Bromberger Eisenbahn getragen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

70. Auf der Strecke von Zabkowitz (Zombkowice) bis Granica befindet sich nur eine Telegraphen-Leitung.

75. Diese Summe enthält auch die Kapitals-Einlage des Gouvernements im Betrage von 4 000 000 Rubel Silber, für welche die Gesellschaft eine Rente zu zahlen hat.

84. Hierin ist auch die für die Ablösung der Gründer-Rente gezahlte Summe von 1 250 000 Rubel Silber enthalten. (Siehe ad III dieses Berichts.)

88. Die Actien unterliegen ebenfalls der Amortisation. Ultimo 1868 waren amortisirt 617 600 Rbl. S. Actien und 105 625 Rbl. S. Obligationen.

96d. Außerdem sind noch 9 Salon- und 1 Küchenwagen vorhanden, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

162. Außer den hier aufgeführten wurden noch 887 Personen mit Extrazügen befördert.

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebs- und der Wärterlokale.

270a. Von der hier aufgeführten Summe kommen auf die Jahresrente an den Staat 250 000 Rbl. S. und auf die Verzinsung und Amortisation der Obligationen 188 247 Rbl. S.

270b. Diese Summe ist zur Amortisation der Stamm-Actien verwendet.

272. Die Dividende für das Jahr 1868 betrug 4 Rbl. S. pro Actie, nach dem Emissionscours von 60 repräsentiren dieselben 6⅔ Proc.

77b. Warschau-Bromberger Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Warschau-Bromberger Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 213 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Zu den Kosten der Direktion, der Centralleitung ꝛc. trägt die Warschau-Bromberger Eisenbahn nach dem Verhältniß ihrer, durch die Eröffnung der Zweigbahn Alexandrowo-Ciechocinek um 1 Meile gewachsenen Bahnlänge 30 Proc. bei.

III. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber“ angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preußisch nicht erheblich ist.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

70. Auf der Zweigbahn Alexandrowo-Ciechocinek befindet sich nur eine Telegraphen-Leitung.

113—120. Die Betriebsmittel sind von einem General-Unternehmer angeschafft worden, es können deshalb die Anschaffungskosten speziell nicht angegeben werden.

230. Dies sind die Kosten der Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebs- und der Wärterlokale.

270b u. 272. Zur Verzinsung des Anlage-Kapitals waren 254 340 Rbl. S. und zur Amortisation desselben 31 005 Rbl. S. erforderlich. Der Ueberschuß reichte nur zur Zahlung von ca. 0,₉₃ Proc. aus, weshalb das Gouvernement den an 4 Proc. fehlenden Betrag von 198 953 Rbl. S. und ½ Proc. = 31 005 Rbl. S. zur Amortisation der Actien in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie zuschießen mußte.

296. Einschließlich des Staatszuschusses haben die Zinsen 4 Procent betragen.